تاريخ البحرية العمانية في عصر دولة اليعاربة

(١٠٥٩هـ/١٦٤٩م – ١١٣١هـ/١٧١٩م)

خلفان بن مبارك بن ناصر القاسمي

مشروع بحثي / رسالة لاستكمال متطلبات الحصول على درجة
الماجستير في الآداب ، تخصص: تاريخ

قسم التاريخ

كلية الآداب والعلوم الاجتماعية

جامعة السلطان قابوس

سلطنة عمان

مايو ٢٠١١م

اسم الطالب : خلفان بن مبارك بن ناصر القاسمي الرقم الجامعي : ٥/١٢٠٦٥

عنوان الرسالة : تاريخ البحرية العمانية في عصر دولة اليعاربة

(١٠٥٩هـ/١٦٤٩م – ١١٣١هـ/١٧١٩م)

لجنة المشروع البحثي / الرسالة :

١- الاسم : د. سعيد بن محمد بن سعيد الهاشمي

الدرجة العلمية : أستاذ مشارك

القسم : التاريخ

الكلية / المؤسسة : الآداب والعلوم الاجتماعية

التوقيع:........................ التاريخ...١٣/٤/٢٠١١م

٢- الاسم : د. محمد سعد المقدم

الدرجة العلمية : أستاذ مساعد

القسم : التاريخ

الكلية / المؤسسة : الآداب والعلوم الاجتماعية

التوقيع:........................ التاريخ....١٣/٤/٢٠١١م

أعضاء لجنة مناقشة المشروع البحثي / الرسالة

١- رئيس اللجنة : د. عبد الوهاب جوده عبد الوهاب الحايس

الدرجة العلمية : أستاذ مشارك

القسم : علم الاجتماع والعمل الاجتماعي

الكلية / المؤسسة : الآداب والعلوم الاجتماعية

التوقيع : [signature] التاريخ : ١٣ / ٤ / ٢٠١١ م

٢- المشرف الرئيس : د. سعيد بن محمد بن سعيد الهاشمي

الدرجة العلمية : أستاذ مشارك

القسم : التاريخ

الكلية / المؤسسة : الآداب والعلوم الاجتماعية

التوقيع : [signature] التاريخ : ١٣ / ٤ / ٢٠١١ م

٣- العضو (ممثل رئيس القسم) : د. ناهد عبد الكريم

الدرجة العلمية : م. مساعد

القسم : التاريخ

الكلية / المؤسسة : الآداب والعلوم الاجتماعية

التوقيع : [signature] التاريخ : ١٣ / ٤ / ٢٠١١ م

٤- الممتحن الخارجي : أ. د. محمود عبد الرحمن الشيخ

الدرجة العلمية : بروفسور (أستاذ دكتور)

القسم : عميد

الكلية / المؤسسة : كلية العلوم التطبيقية بصحار

التوقيع : [signature] التاريخ : ١٣ / ٤ / ٢٠١١ م

الإهداء

إلى كل من ساهم في البحث والاستقصاء عن

التاريخ العماني المجيد

أهدي هذا العمل المتواضع سائلاً أن يوفقنا

لخدمة

عماننا الحبيبة .

شكر وعرفان

يتقدم الباحث بالشكر الجزيل إلى جميع من ساهم في انجاز هذه الدراسة ، وأخص بالشكر أستاذي الدكتور سعيد بن محمد الهاشمي المشرف على الدراسة ، حيث كان لأفكاره ونصائحه القيمة أبلغ الأثر في انجاز هذا العمل ، كما أشكر جميع أساتذة قسم التاريخ بجامعة السلطان قابوس على نصائحهم القيمة ومساعدتهم المخلصة ، كذلك أتقدم بالشكر الجزيل إلى مكتبة جامعة السلطان قابوس بجميع أقسامها على ما قدمه القائمون عليها من تعاون وتذليل لجميع المعوقات التي واجهت الباحث أثناء تجميعه للمادة العلمية .

ولا يفوتني في الختام إلا أن أشكر جميع الهيئات الحكومية والخاصة وجميع المكتبات في السلطنة وخارجها على مساعدتهم ومساندتهم للباحث طوال فترة الدراسة وإهداء خاص إلى والدي العزيزين وزوجتي وأبنائي : شذى ومريم والوليد والمعتصم سائلاً المولى جلت قدرته أن يجزي الجميع خير الجزاء .

الباحث

الملخص

تاريخ البحرية العمانية في عصر دولة اليعاربة

(١٠٥٩هـ/١٦٤٩م – ١١٣١هـ/١٧١٩م)

خلفان بن مبارك بن ناصر القاسمي . المشرف : د . سعيد بن محمد بن سعيد الهاشمي

تهدف هذه الدراسة إلى التعرف على تاريخ البحرية العمانية في عصر دولة اليعاربة في الفترة الممتدة من ١٠٥٩هـ/١٦٤٩م وحتى ١١٣١هـ/١٧١٩م وذلك للتعرف على الأوضاع السياسية في عمان قبيل قيام دولة اليعاربة وتحرير عمان نهائياً من الاحتلال البرتغالي وكذلك مظاهر قوة الأسطول اليعربي العسكرية و أهم المعارك البحرية بين اليعاربة والبرتغاليين في الخليج العربي والمحيط الهندي وشرقي افريقيا .

ومن خلال الرجوع إلى العديد من الوثائق والمصادر التاريخية اتضح للباحث عدد من الحقائق التاريخية حول البحرية العمانية في تلك الفترة . ومن أهم النتائج التي توصلت إليها الدراسة :

- ساهم الغزو البرتغالي لعمان في تصميم العمانيين على أهمية تأسيس قوة بحرية لحماية بلادهم من الأخطار الخارجية ، وللحفاظ على المكتسبات التي حققها الإمام ناصر بن مرشد على الصعيد الداخلي من توحيد العمانيين وتحرير عمان من الإستعمار البرتغالي .

- إن تمتع عمان بموقع استراتيجي وإمكانيات بشرية وطبيعية ساهم بشكل كبير في تأسيس الأسطول العماني ، ومن خلال هذه الدراسة تبين أن اليعاربة قد استفادوا من مقومات الموقع من خلال انشاء موانئ لصناعة السفن في مختلف المدن الساحلية العمانية .

- بلغت البحرية العمانية درجة من القوة في عصر اليعاربة حتى باتت تخشاها الأساطيل العالمية و حققت انتصارات ساحقة على البرتغاليين في الخليج العربي والمحيط الهندي وشرقي إفريقيا ، وكذلك اكتسب العمانيون مهارة فائقة في مجال صناعة السفن ومعرفة مواسم الإبحار والطرق الملاحية ، هذا بالإضافة إلى قيام علاقات بين البحرية العمانية ومثيلاتها من البحريات العالمية والتي كانت لها نفوذ في المنطقة كالبحرية الإنجليزية والهولندية على سبيل المثال .

Abstract

History of the Omani Navy In the period of the Ya arubi

Dynasty (1059h\1131h/1719 AD)

Presented by Khalfan bin Mubarak bin Nasser alqasmi

This study aims at exploring the history of the Omani Navy during the time of the Yaarubi reign from 1059 / 1131H to1649/ 1719AD in order to recognize the political situations in Oman before the setup of the Yaarubi reign and the emancipation of Oman from the Portuguese conquest we will also shed light on the military point of strength in the yaarubi Navy and the sea battles between the yaarubis and the Portuguese in the Arabian Gulf , the Indian ocean and Eastern Africa . The researcher divided the study into an introduction and three chapter in which he explored the present situations in Oman before the setup of the yaarubi reign Through demonstrating the 2nd Nabhani state and its rulers.Then,he moved to the Portuguese invasion of Oman in 1507Ad ,and then the setup of the Yaarubi state , unifying Oman and the beginning of the struggle against the Portuguese . The study explained the setup of the Omani Navy in the Yaarubi reign exploring the factors of settling up the Navy , its points of strength, Ports where ships are made and the wood used in this industry . then , he showed the Omani Navigation art at that time , the work procedures on the ships , the salaries , the loans , the cost of voyages and distributing shares . Then the study moved on the Omani Portuguese struggle in the time of the Yaarubi in the Arabian Gulf , the Sea of Oman , the Indian Ocean and Eastern Africa until the loss of Mombasa . It also shed light on the foreign relationships of the Omani Navy at that time .

Conclusions :

1- The Portuguese invasion of Oman was a main reason of setup of Omani navy .
2- Omanis strategic location and its human and natural resources contributed greatly to setting up the Navy .
3- The Omani Navy became so strong that it was feared by international navies .
4- The Omanis became greatly skilled at making ships , knowing the seasons of sailing and the sea routes .
5- The Omani Navy archived glorious victories on the Portuguese in the Arabian Gulf , the Indian ocean and Eastern Africa .

تاريخ البحرية العمانية في عصر دولة اليعاربة

المقدمة:

لقد كان العمانيون منذ القدم حريصين على أن تكون لهم قوة بحرية يحافظون بها على بلادهم ، وذلك إيماناً منهم بأهمية موقع عمان الإستراتيجي الهام وإطلاله على أهم الممرات المائية والتي شكلت في الماضي ولا تزال شرايين الحياة لأمم وشعوب كثيرة ، وهناك عدد من الإشارات التاريخية التي تعطينا مؤشر جيد حول أعداد السفن العمانية خلال العصور الإسلامية وخاصة أثناء مشاركة العمانيين في الفتوحات الإسلامية وامتثالهم للخليفة عمر بن الخطاب، حيث استطاع واليه على البحرين عثمان بن أبي العاص أن يحمل على السفن العمانية قرابة ٣٠٠٠ مقاتل إلى جزيرة ابن كاوان ومنها عبرت بهم السفن العمانية إلى إقليم كرمان الفارسي، كما ساهمت البحرية العمانية في الفتوحات الإسلامية لكل من بلاد الهند وسواحل مكران ، و استمرت البحرية العمانية في تقديم الدعم للجيوش الإسلامية حتى زمن الأمويين ،ولقد تصدت البحرية العمانية لجيش الحجاج بن يوسف البحري قرب مسقط ودمرت حوالي ٥٠ سفينة من أسطوله ، وعندما وصل الجيش البري وهزم حكام عمان سعيد وسليمان أبناء عباد بن الجلندى حملت السفن العمانية الأخوين مع أتباعهم إلى شرقي إفريقيا ، ولنا أن نتخيل كم عدد السفن العمانية التي اشتركت في المعركة وتلك التي حملت العمانيين إلى شرقي إفريقيا مع التأكيد على أن هنالك عددا من السفن بقي يقاوم سفن الحجاج التي قدمت من البصرة لنجدة السفن المتبقية بعد المعركة الأولى مع البحرية العمانية قرب ساحل مسقط والتي يقدر عددها بحوالي ٢٥٠ سفينة . استمرت البحرية العمانية في أداء دورها في الفترة قبيل وصول البرتغاليين إلى عمان ، وعندما هاجم البرتغاليون عمان عام ١٥٠٧م قاموا بتدمير عدد كبير من سفن البحرية العمانية قدر بنحو ٤٠ سفينة في خور جراما و٣٨ سفينة في قلهات و٨٣ سفينة في مسقط وغيرها من المدن الساحلية ، ثم بدأ

العمانيون يبنون أسطولهم من جديد لمواجهة هذا العدو الجاثم واستمر الصراع نحو القرن ونصف تقريباً. وتناول الباحث هذه الدراسة منذ عام ١٠٥٩هـ/ ١٦٤٩م وهو العام الذي بويع فيه الإمام سلطان بن سيف الأول الذي يمثل حكمه بداية استعادة البحرية العمانية دورها الريادي على أسس علمية وأساليب تسليحية وقتالية حديثة، وتنتهي الدراسة في العام ١١٣١هـ/ ١٧١٩م ، لأنه يمثل بداية الانقسامات الداخلية التي شهدتها عمان واستمرت حتى قيام دولة البوسعيد في عمان.

أولاً : أهمية الدراسة :

نجحت دولة اليعاربة في خلق التوازن العسكري منذ تحرير مسقط ١٦٥٠م و لغاية عام ١٧١٩م ، الأمر الذي انعكست نتائجه على المستويات المحلية ، والإقليمية ، والدولية ، وترك انطباعاً هائلاً لدى الأوربيين عن هيبة دولة اليعاربة ، حيث عملت العديد من القوى الأوربية على كسب ودها، ولقد كان لقوة البحرية العمانية في عصر اليعاربة تأثيراً كبيراً على الازدهار الاقتصادي الذي وصلت إليه دولة اليعاربة ، وحجم ثقلها البحري في كافة البحار الشرقية، في ظل جو مناسب من الألفة لدى عناصر السكان في عُمان، وبات الناس في أمن على حياتهم وأرزاقهم . إن اهتمام اليعاربة بالبحرية جاء تتويجاً للنجاح الباهر الذي حققوه على البرتغاليين من خلال تلك المعارك البرية التي نتج عنها تحرير عمان من ناحية ، ومن أجل الحفاظ على استقلال عمان وتأمين سواحلها من ناحية أخرى .

ثانياً : أهداف الدراسة :

ترمي هذه الدراسة إلى تحقيق عدة أهداف نوجزها على النحو الآتي:

١- توضيح العوامل التي ساهمت في نشأة البحرية العمانية في عصر اليعاربة .
٢- التعرف على أهمية الموانئ العمانية من حيث الموقع وتوفر الإمكانيات لصناعة السفن .
٣- إبراز ملامح قوة البحرية العمانية في عصر دولة اليعاربة .
٤- التعرف على مساهمة العمانيين في علم الملاحة البحرية .

٥- تتبع المعارك البحرية بين البحرية العمانية والبرتغاليين في المياه العربية والمحيط الهندي وشرقي إفريقيا .
٦- التعرف على العلاقات الخارجية للبحرية العمانية .

ثالثاً : الدراسات السابقة :

لقد تناول عدد من الدراسات التاريخ البحري العماني ، وكان لها دور كبير في إلقاء الضوء على تاريخ الأسطول العماني ، والتي تحتاج إلى المزيد من البحث والتوسع فيها ، بحيث تشكل في النهاية سلسلة تاريخية متكاملة حول التاريخ البحري العماني .

ومن الدراسات التي اهتمت بهذه الفترة :

١- الأغبري ، إبراهيم بن يوسف بن سيف . الإمام سلطان بن سيف بن مالك اليعربي (١٦٤٩- ١٦٧٩م) حياته وأعماله . رسالة ماجستير غير منشورة ، كلية الدراسات العليا - جامعة النيلين : ٢٠٠٣م .

قدمت هذه الدراسة استعراضا لحياة الإمام سلطان بن سيف الأول ودوره في تأسيس البحرية العمانية ولكن الدراسة لم تتطرق إلى صناعة السفن والأسلحة المستخدمة وأساليب الإبحار في تلك الفترة .

٢- العجمي، خليل بن عبد الله بن سليمان. أوضاع عمان الداخلية وعلاقاتها الخارجية في عهد اليعاربة خلال الفترة من (١٠٥٩ هـ / ١٦٤٩م – ١١٢٣ هـ/ ١٧١١م) . رسالة ماجستير غير منشورة ، كلية الآداب ، جامعة السلطان قابوس – مسقط : ٢٠٠٦ م .

ركزت هذه الدراسة على علاقات عمان الخارجية في فترة التحرير من الوجود البرتغالي في عمان والمحيط الهندي، وأوضاع عمان الداخلية، وهي أيضاً لا تشتمل على تفاصيل عن بناء الأسطول، وتتبع المعارك البحرية

٣- العجيلي ، غانم محمد رميض . قيام حكم سلالة اليعاربة وانهياره في عمان ١٦٢٤ – ١٧٤٩ (دراسة في التاريخ السياسي) . (رسالة ماجستير غير منشورة) ، جامعة الدول العربية ، المنظمة العربية

للتربية والثقافة والعلوم – معهد البحوث والدراسات العربية : ١٤٠٨ هـ / ١٩٨٧ م .

استعرضت هذه الدراسة أسباب قيام دولة اليعاربة وأسباب انهيارها ، دون الولوج إلى نشاطهم البحري .

٤- علي ، عبد النبي علي أحمد . الصراع العماني البرتغالي في شرق إفريقيا (١٦٥٠ – ١٧٣٠ م) . رسالة دكتوراه غير منشوره ، كلية الآداب ، جامعة القاهرة ، ١٩٩٤ .

هذه الدراسة تطرقت إلى الصراع العماني البرتغالي في شرق إفريقيا ، والمدن التي استولى عليه الأسطول العماني هناك في الفترة قيد البحث ، ولكن ما ينقص الموضوع هو تحليل نتائج المعارك البحرية ، وما قام به الأسطول من انجازات حضارية وتجارية في تلك المناطق .

٥- الطوقي ، سالم بن سعيد . دور اليعاربة الحضاري في مواجهة البرتغاليين ١٠٣٤هـ - ١١٢٢هـ / ١٦٢٤م – ١٧١٠م . بحث في الدراسات المعمقة غير منشور ، جامعة الزيتونة – المعهد الأعلى لأصول الدين ، تونس : ١٤٢١هـ - ١٤٢٢هـ / ٢٠٠١م – ٢٠٠٢م .

تناولت هذه الدراسة البعد الحضاري لليعاربة مختلفة بذلك عن الدراسات السابقة ، التي ركزت على الجانب السياسي ، ولكن لم تتطرق إلى فن الملاحة عند العمانيين في تلك الفترة وهذا ما تحاول هذه الدراسة اضافته والتوسع فيه

٦- التوبي ، أحمد بن حميد . المقاومة العمانية للوجود البرتغالي في الخليج العربي والمحيط الهندي (١٥٠٧- ١٦٩٨م . رسالة ماجستير في التاريخ العربي الحديث والمعاصر ، جامعة الدول العربية ، القاهرة : ٢٠٠٩م .

رابعاً : منهج الدراسة والمحتوى :

سيتخذ الباحث في هذه الدراسة المنهج الوصفي التحليلي التاريخي في تناوله لموضوع دراسته وذلك لأن هذا المنهج أكثر عمقاً في دراسة القضايا التاريخية ذات الجانب الحضاري والتي تحتاج إلى بحث واستقصاء عميقين . وقد قسمت هذه

الدراسة إلى تمهيد وثلاثة فصول وخاتمة ، حيث خصص التمهيد لتناول الأوضاع السياسية في عمان قبل قيام دولة اليعاربة في عام ١٦٢٤م ، حيث يستعرض دولة النباهنة الثانية بشيء من الاختصار حتى يجد القارئ توطئة تاريخية للظروف السائدة في عمان قبل الغزو البرتغالي ، ثم يستعرض التمهيد الغزو البرتغالي لعمان في عام ١٥٠٧م متتبعاً المدن التي سقطت في أيديهم وأهم الأعمال التي قام بها البرتغاليون ضد سكان تلك المدن . وبعد ذلك يتطرق التمهيد إلى قيام دولة اليعاربة عام ١٦٢٤م حيث استعرض دورهم في توحيد عمان و تحريرها من الاستعمار البرتغالي في عام ١٦٥٠م . أما الفصل الأول من الدراسة فيستعرض نشأة البحرية العمانية في عصر اليعاربة موضحاً عوامل نشأة البحرية ، ومظاهر قوتها وكذلك صناعة السفن العمانية في عصر اليعاربة وما يتبعها من الموانئ والأخشاب المستخدمة في تلك الصناعة .

ثم تطرق هذا الفصل إلى السفن الأوروبية والعمانية في القرن السابع الميلادي ويختم الفصل باستعراض طريقة بناء المراكب في عمان . أما الفصل الثاني فيتحدث عن فن الملاحة عند العمانيين في عصر اليعاربة ، حيث يتطرق إلى وسائل وأدوات الملاحة عند العمانيين ، وطرق العمل في السفن من خلال توضيح وظائف الأشخاص العاملين في السفن ومعاملاتهم المالية من خلال طرق توزيع الرواتب والقروض ومصاريف الرحلات التجارية والقروض التي تعطى للبحارة وتوزيع الأنصبة عليهم بعد انتهاء الرحلة . بينما يستعرض الفصل الثالث الصراع العماني البرتغالي في عصر اليعاربة مستعرضاً أهم المعارك البحرية في كل من الخليج العربي وبحر عمان ، والمحيط الهندي وشرقي إفريقيا حتى سقوط ممباسا بيد اليعاربة . وينتهي الفصل الثالث بدراسة العلاقات الخارجية للبحرية العمانية في عصر اليعاربة مع كل من الإنجليز والهولنديين والفرنسيين واليمن والهند .

خامساً : مصادر الدراسة :

أما من حيث مصادر الدراسة فقد اعتمدت على عدد من الوثائق التاريخية الأجنبية غير المنشورة والمتمثلة في مجموعة من الرسائل البرتغالية ، وقد أفادت تلك الوثائق الدراسة من حيث توضيح الظروف السائدة في تلك الفترة وخاصة تصرفات البرتغاليين تجاه العمانيين ، وهنا لابد من توضيح بعض الرموز التي بدأت بها تلك الوثائق ، وهي :

- A.N.T.T وتعني الرقم المرجعي في الأرشيف الرئيسي في لشبونة.
- AHU : ويرمز إلى أرشيف ألترا مارين البحري في لشبونة.
- AHG : ويرمز إلى أرشيف جوا في الهند.

كذلك اعتمدت الدراسة على مخطوطات عمانية محققة تعتبر مصدراً مهماً للدراسة مثل كتاب جهينة الأخبار في تاريخ زنجبار لسعيد بن علي المغيري ، والصحيفة القحطانية . أما بالنسبة للمصادر العمانية فقد استفادت الدراسة من عدد من الكتب أبرزها كتاب تحفة الأعيان بسيرة أهل عمان لنور الدين السالمي، وكتاب سيرة الإمام ناصر بن مرشد لعبد الله بن قيصر .

وأخيراً استفاد الباحث من عدد المراجع العربية والمترجمة والندوات والبحوث ، والمتمثلة في ندوة الدراسات العمانية نوفمبر ١٩٨٠ م ، ومجموعة أبحاث مركز الدراسات والوثائق بدولة الإمارات العربية المتحدة في أبو ظبي ورأس الخيمة .

التمهيد : الأوضاع السياسية في عمان قبل قيام دولة اليعاربة ١٦٢٤م :

لقد كانت فترة حكم بني نبهان لعمان من أبرز الأحداث التاريخية التي مرت بها عمان قبل قيام دولة اليعاربة ، ويرجع ذلك لعاملين هامين هما :

العامل الأول : كان للأحداث التي مرت بها عمان في عهدهم آثاراً سياسية واقتصادية على عمان تمثلت في الصراعات الداخلية وما صاحبها من ضعف على المستوى الاقتصادي والعسكري وتعرض عمان للأطماع الخارجية .

العامل الثاني : طول الفترة الزمنية التي حكم فيها بنو نبهان عمان والتي استمرت حوالي خمسة قرون(١١٥٤هـ ١٦١٧م) وهي فترة لها تأثيرها على التاريخ العماني [1]. وهكذا استمر الوضع طوال تلك الفترة على الرغم من ظهور عدد من الحكام النباهنة والذين حاولوا إعادة الوحدة والاستقرار لعمان ، إلا أن الخلافات كانت مستحكمة ، والبلاد مقسمة بين الساحل والداخل ، الأمر الذي أطمع القوى الخارجية على غزو عمان ، ونجح بعضها في السيطرة على المدن الساحلية لفترة طويلة حتى قدوم البرتغاليين للمنطقة عام ١٥٠٧م ، ومن أمثلة تلك القوى مملكة هرمز التي خضعت لها معظم المدن الساحلية العمانية [2] . وفيما يلي استعراض لأهم الأحداث السياسية في عمان في الفترة التي سبقت قيام دولة اليعاربة في عمان :

١- دولة بني نبهان الثانية في عمان ٩٦٤ هـ/ ١٥٥٦ م - ١٠٢٦هـ/ ١٦١٧م :

يعتبر قيام دولة النباهنة الأولى في نهاية القرن السادس الهجري ، من أهم الأحداث التاريخية ، التي مرت بعمان ، لما تحمله من نتائج لم تقتصر على عمان ، بل تفاعلت معها قوى خارجية مجاورة ، مثل الفرس الذين حاولوا غزو عمان خلال فترة حكم دولة النباهنة ، ولكن هذه سقطت عام ٩٠٦ هـ / ١٥٠٠م على يد الإمام

---

[1] - الحارثي ، عبدالله بن ناصر . عمان في عهد بني نبهان (١١٥٤- ١٦٢٤م) ، جامعة السلطان قابوس ، مسقط : ٢٠٠٤م ، ص ٣٧ .

[2] - العجمي ، خليل بن عبد الله بن سليمان . أوضاع عمان الداخلية وعلاقاتها الخارجية في عهد اليعاربة خلال الفترة من (١٠٥٩ هـ/ ١٦٤٩م – ١١٢٣ هـ/ ١٧١١م) . رسالة ماجستير غير منشورة ، كلية الآداب ، جامعة السلطان قابوس – مسقط : ٢٠٠٦ م ، ص ١٥

محمد بن إسماعيل الذي طرد آخر ملوك النباهنة سليمان بن سليمان بن مظفر من نزوى [٣] . وبعد نصف قرن قامت دولة بني نبهان الثانية على أثر الخلاف الذي وقع بين أحمد بن مداد وبين الإمام بركات بن محمد بن إسماعيل ، حيث خلع الشيخ أحمد الإمام بركات وبايع إماماً غيره ، فاستغل النباهنة هذا الموقف عام ٩٦٤ هـ / ١٥٥٧م وأعادوا دولتهم باستيلائهم على نزوى ، وبذلك أسسوا دولتهم الثانية التي استمرت حتى عام ١٠٢٦ هـ/ ١٦١٧م ، ولكن هذه الدولة تميزت بكثرة الصراعات سواء بين النباهنة أنفسهم ، أو بينهم وبين القبائل الأخرى [٤] .

أولاً : الظروف السياسية في عمان والتي سبقت قيام دولة النباهنة الثانية :

لقد مرت عمان بفترة قاسية من الصراعات بين الأئمة ، في الفترة التي سبقت دولة النباهنة الثانية ، مما أدى إلى انهيار وضعف سيطرة الأئمة على المناطق الداخلية من عمان ، وأشار أحد المؤرخين العمانيين إلى ذلك الصراع بقوله " وبتنصيب الأئمة في وقت واحد ، تشتت الكلمة ، وتفرقت الجماعات ، وضعفت دولة المسلمين ، ووهنت قوتهم ، وطمع فيهم من كان لا يطمع ، فصار الملك متفرقاً في أيدي الرؤساء، من النباهنة ، وآل عمير ، وآل هلال " [٥] . وهكذا يتبين بوضوح ملامح الحياة السياسية في عمان في تلك الفترة والتي يمكن إجمالها في النقاط التالية :

- تنصيب أكثر من إمام في وقت واحد.
- الوضع السياسي الداخلي غير المستقر.
- الصراع على السلطة بين الأئمة .

---

[3] - العجيلي ، غانم محمد رميض . قيام حكم سلالة اليعاربة وانهياره في عمان ١٦٢٤ – ١٧٤٩ (دراسة في التاريخ السياسي ،(رسالة ماجستير غير منشورة) ، جامعة الدول العربية ، المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم – معهد البحوث والدراسات العربية : ١٤٠٨ هـ / ١٩٨٧ م ،ص ٨ .

[4] - العجمي ، المرجع السابق ، ص ٢٢ .

[5] - السالمي ، عبد الله بن حميد . تحفة الأعيان بسيرة أهل عمان . مكتبة نور الدين السالمي ، ج٢ ، مسقط : ١٩٩٧م ، ص ٣٩٥ .

ثانياً : حكام دولة بني نبهان الثانية :

أ- سلطان بن محسن بن سليمان بن سليمان(٩٦٤هـ / ١٥٥٦م – ٩٧٣هـ/١٠٦٥م) بدأت به دولة النباهنة الثانية ، ودخل نزوى عام ٩٦٤هـ / ١٥٥٦م ، واشتهر بحسن تعامله مع عامة الناس وخاصتهم ، خاصة أولئك الذين زحف بهم إلى نزوى و استغل فرصة خروج الإمام بركات بن محمد بن إسماعيل (٩٤٢هـ / ١٥٣٥م / ٩٦٤ هـ / ١٥٥٦م) من نزوى إلى بهلا وذلك لاستعادتها من الإمام عمر بن القاسم الفضيلي عام ٩٦٤هـ / ١٥٥٦م ، فاستولى سلطان على نزوى ، ووجد تأييداً من السكان لانتمائه للبيت النبهاني [٦].عندما سيطر سلطان بن محسن على مدينة نزوى، وبعد مرور عام أعد حملة عسكرية بقيادة محمد بن جفير بن علي الجبري لتخليص حصن بهلا من يد الإمام بركات ونجحت الحملة في طرد بركات بن محمد من حصن بهلا ، ودخله محمد بن جفير بن علي الجبري[٧] . استمر حكم السلطان سلطان بن محسن تسع سنوات ، بينما كان الصراع مستمراً بين الإمام بركات بن محمد والإمام عبد الله بن محمد القرن الذي نصب بعد الإمام عمر بن القاسم الفضيلي ، وكان الإمام عبدالله بن محمد وبتأييد من العلامة أحمد بن مداد قد توجه إلى بهلا واستطاع أن يستولي عليها ، ولكنه طرد منها في عام ٩٦٨هـ / ١٥٦١م عندما قاد الإمام بركات بن محمد قوة من الظاهرة ونجح في طرد عبدالله القرن من بهلا [٨].

ب- توفي السلطان سلطان بن محسن عام ٩٧٣هـ / ١٠٦٥م ، وخلفه في الحكم ابنه مظفر بن سلطان[٩].

ب- مظفر بن سلطان بن محسن ٩٧٣هـ / ١٠٦٥م - ٩٧٦هـ / ١٥٦٨م : خلف والده ، وقوى صلته بالعلماء والشعراء والأدباء ، وقربهم منه ، وأعطاهم الهدايا والهبات [١٠]

---

6 - ضيف ، شوقي . عصر الدول والإمارات . ط٣ ، دار المعارف ، القاهرة : ب . ت ، ص ٢٩ .

7 - ابن عريق ، محمد بن راشد بن عامر المعولي . قصص وأخبار جرت في عمان . تحقيق : سعيد بن محمد الهاشمي ، وزارة التراث القومي والثقافة ، مسقط : ٢٠٠٧م ص ٨٥ .

8 - ابن عريق ، المصدر السابق ، ص ٨٧ .

9 - الأزكوي ، سرحان بن سعيد . تاريخ عمان المقتبس من كتاب كشف الغمة الجامع لأخبار الأمة . تحقيق : عبد المجيد القيسي ، وزارة التراث والثقافة ، ط٤ ، مسقط : ٢٠٠٥م ، ص ٣١١ .

،وكان شجاعاً مهيباً ، واستمر حكمه ثلاث سنوات ، سادها الهدوء والاستقرار ، وترك ولداً اسمه سليمان وكان صغيراً عند وفاة والده .

ج- فلاح بن محسن بن سليمان بن سليمان٩٧٦هـ / ١٥٦٨م - ٩٨٣هـ /١٥٧٥م : تولى الحكم نيابة عن ابن أخيه سليمان بن مظفر ، الذي كان صغيراً حينما توفي والده،وكان متولياً حصن مقنيات بمنطقة الظاهرة وعند وفاة ابن أخيه سليمان بن مظفر توجه إلى بهلا عاصمة الدولة النبهانية [11] ، اشتهر السلطان فلاح بالكرم والجود ، تميزت الدولة في عهده بنوع من الرخاء النسبي ، ومدحه الشاعر ابن شوال في ديوانه الكيذاوي بقصائد كثيرة ، وقدمه على سلاطين النباهنة [12] . كانت له اهتمامات في المجال الزراعي حيث اهتم بزراعة شجرة المانجو خاصة في بلدة مقنيات ، وتم تصدير كميات منها إلى مملكة هرمز ، وجاء ذلك في مذكرات المؤرخ البرتغالي جاسبار داكروز [13]. واهتم السلطان فلاح أيضاً بالعمارة ، يتضح ذلك من خلال بنائه لحصن الأسود في مقنيات ، كذلك قرب إليه الشعراء ، وأجزل لهم العطايا ، ومن أمثلتهم الشاعر الكيذاوي[14] ، استمر في الحكم سبع سنوات ، اتسمت دولته بالقوة العسكرية ، شملت منطقة جغرافية تمتد من قلهات حتى منطقة الصير على ساحل الخليج العربي [15].

د- سليمان بن مظفر بن سلطان (٩٨٣ هـ / ١٥٧٥م - ١٠١٩هـ / ١٦١٠م) : تولى الحكم بعد وفاة عمه السلطان فلاح وهو في الثانية عشر من عمره ، تمكن من توحيد البلاد ، وحل المشكلات الداخلية ، وخاصة مع أبناء عمومته الذين كانوا على خلاف

---

10 - الحسيني ، راشد بن حمد بن هاشل . اللواح الخروصي سالم بن غسان حياته وشعره . ط١ ، مسقط : ١٩٩٦م ، ص ٤٦ .

11- الأزكوي ، المصدر السابق ، ص ٨١ .

12 - ابن رزيق . حميد بن محمد . الفتح المبين في سيرة السادة البوسعيديين . تحقيق : عبد المنعم عامر ، ط٥ ، وزارة التراث القومي والثقافة ، مسقط : ٢٠٠١م ، ص ٢٢٠ .

13 - خوري ، إبراهيم . والتدمري ، أحمد . سلطنة هرمز العربية . ط١ ، مطبعة رأس الخيمة الوطنية ، رأس الخيمة : ١٩٩م ، ص٢٠ .

14 - ابن رزيق ، المصدر السابق ،ص ٢٢٠ .

15 - الكيذاوي . موسى بن حسين بن شوال . ديوان الكيذاوي . وزارة التراث القومي والثقافة ، مسقط : ١٩٨٥م ، ص ١١٨ .

معه[16] ، ويمكن تقسيم حكمه إلى فترتين :الفترة الأولى كانت تتميز بنوع من الهدوء والاستقرار، حيث استولى على الأمر في عمان ، وأخذ الخراج من أهلها ، حتى خرج عليه أهل نزوى بقيادة حاكمها محمد بن جفير الجبري [17] . أما الفترة الثانية فقد تميزت بالحروب الأهلية التالية : حرب نزوى عام ٩٨٥هـ / ١٥٧٧م : حيث قامت ثورة على السلطان سليمان بن مظفر بقيادة محمد بن جفير الجبري ، وانتهت بمقتل الجبري [18] .

- الحرب ضد الفرس في صحار : استنجد مهنا بن محمد الهديفي حاكم صحار ، بسليمان بن مظفر طالباً نجدته لحرب العجم ، فلبى النداء ، وقاتل الفرس بمن معه من العسكر [19] ، انتصر سليمان في هذه الحرب ، حيث قتل الكثير من جنود الفرس و هرب من تبقى منهم عن طريق البحر [20].

- الحروب القبلية : وكان سببها خلاف في قرية سيفم بين بني معن وبني النير بسبب شجار بين امرأتين ، وكذلك بسبب حيوانات لبني النير أكلت زرعاً لبني معن [21]، وبعد أن فشل الصلح أمر سليمان بن مظفر وزيره براك بتخريب أموال الذين ساندوا بني معين ، مما أدى في نهاية الأمر إلى نزاع مسلح انتهى بخروج سليمان بن مظفر من بهلا مهزوماً [22].

هـ – عرار بن فلاح بن محسن بن سليمان ١٠١٩هـ/ ١٦١٠م - ١٠٢٤هـ/ ١٦١٥م : تولى الحكم بعد وفاة سليمان بن مظفر مباشرة [23]، وكني بأبي الطيب ، واستمر حكمه خمس سنوات ، تولى مناصب عدة في حياة سليمان بن مظفر النبهاني ،وكانت حياته

---

16 - راشد توفيق أبو زيد ، ووداد خليفة النابودة ، تاريخ الخليج العربي منذ العصور الإسلامية حتى القرن التاسع عشر . مطبعة دبي ، ط١ ، ١٩٩٨م ، ص ٤٢ .

17 - السالمي ، المصدر السابق ، ص ٣٩٦ .

18 - الحميدان ، عبد اللطيف ناصر . نفوذ الجبور في شرق الجزيرة العربية بعد زوال سلطتهم السياسية . مجلة كلية الآداب ، جامعة البصرة ، ع ١٧ ، البصرة : ١٩٨١م ، ص ٢١٤ .

19 - السالمي ، المصدر السابق ، ص ٣٩٦ .

20 - نفسه ، ص ٣٦٩ ، ٣٩٧ .

21 - الأزكوي ، المصدر السابق ، ص ٨٢ .

22 - ابن عريق، المصدر السابق، ص ١٩٣.

23 - الأزكوي ، المصدر السابق ، ص ٨٧ .

حافلة بالحروب ، وتميز بخصال منها الكرم والشجاعة [24]، انتصر على سيف بن محمد الهنائي الذي حاول السيطرة على بهلا ، ولكن عرار بن فلاح هزمه ، واستسلم سيف بن محمد ، فأخرجه عرار من حارة تسمى أبي مان [25]، حارب الفرس في موقعة عرفت بيوم لوى ، في منطقة الباطنة ، وانتصر عليهم ، وكانت قلعة لوى تحت سيطرة بني هلال من بني عامر بن صعصعة ، كذلك أرسل حملة إلى دبا لا تعرف أسبابها ولا نتائجها ، وهنالك إشارة لها في شعر الكيذاوي [26] ، توفي عرار بن فلاح في ذي الحجة عام ١٠٢٤هـ/ ١٦١٥م .

و- مظفر بن سليمان بن مظفر النبهاني١٠٢٤هـ/ ١٦١٥م -١٠٢٤هـ/ ١٦١٥م : بقي في الحكم شهرين فقط ، و توفي في بهلا ، ويرجح أن وفاته كانت لأسباب طبيعية .

ز- مخزوم بن فلاح بن محسن النبهاني١٠٢٥ هـ/ ١٦١٥م - ١٠٢٥هـ/ ١٦١٦م : تولى الحكم بعد موت مظفر بن مخزوم ، ولكنه تعرض لانقلاب من أخيه نبهان بن فلاح ، وبمشاركة من سيف بن محمد الهنائي ، وتم إخراج مخزوم بن فلاح من حصن بهلا عام ١٦١٦م [27] ، وظل في الحكم شهرين فقط .

ح- نبهان بن فلاح بن محسن بن سليمان١٠٢٥هـ/ ١٦١٦م- ١٠٢٦هـ/ ١٦١٧م : نتيجة للانقلاب الذي قام به ضد أخيه مخزوم بن فلاح ، استولى على حكم دولة النباهنة ، ودخل في صراع مع أقرب الناس إليه ، فقد قام بإخراج أبناء عمه من بهلا ، ومنهم سلطان بن حمير بن حافظ ، وذلك مخافة أن ينقلب عليه ، كما فعل هو مع أخيه من قبل[28] ، ولجأ سلطان بن حمير إلى صحار ، التي كانت تحت حكم محمد بن مهنا بن محمد الهديفي ، وأقام عنده هناك . حاول الأمير عمير بن حمير ملك سمائل الاستيلاء

---

24 - السيابي ، سالم بن حمود . عمان عبر التاريخ . ج٣ ، ط٤ ، وزارة التراث القومي والثقافة ، مسقط : ٢٠٠١ م ، ص ١٤٨ .

25 - الأزكوي ، المصدر السابق ، ص ٨٧ .

26 - الكيذاوي ، المصدر السابق ، ص ٥٤ .

27 - الأزكوي ، المصدر السابق ، ص ٨٧ .

28 - السالمي ، المصدر السابق ، ص ٤٠٣ .

على مقنيات، ودخل حصنها دون مقاومة، حيث كانت به حامية صغيرة من الجنود [٢٩]، ثم توجه عمير بن حمير إلى ينقل واستولى عليها ، فهرب نبهان منها ، فأصلح الملك عمير أحوالها ، واكتفى بأخذ عشر الزرع من سكان ينقل [٣٠]، وبمساعدة من آل الريس أخوال السلطان نبهان بن فلاح تمكن من دخول ينقل ، ولكنه لم يستطع دخول الحصن بسبب سيطرة قبيلة بني علي على الحصن ، حيث استنجد هؤلاء ببني هلال وعلى رأسهم أميرهم ناصر بن ناصر وحاصروا السلطان نبهان في ينقل فخرج منها ، وتفرقت بنو نبهان من بعده . وانضوى بعضهم تحت لواء الجبور في الظاهرة [٣١]، والبعض الآخر انضم مع بني عمير ، وبذلك انتهت دولة بني نبهان الثانية والتي حكمت قرابة ٦٢عاماً.

٢- الغزو البرتغالي لعمان ١٥٠٧م :

إن الظروف التي مرت بها عمان ، خلال الفترة التي سبقت الغزو البرتغالي لعمان ، وما نتج عنها من ضعف هيبة الدولة على كافة المدن ، وخاصة الساحلية منها أدى إلى تهيئة المناخ السياسي ، والأمني للغزو والأطماع الخارجية ، وكان أخطرها الهجمة البرتغالية الشرسة على عمان والسيطرة على المدن الإستراتيجية مثل قلهات وصور و مسقط وصحار[٣٢] ، وبسبب عدم وجود قوة موحدة في عمان في ذلك الوقت سهل للبرتغاليين احتلال الساحل العماني ، والسيطرة عليه [٣٣]، وهنا لا بد أن نتحدث عن أوضاع المدن الساحلية التي تعتبر خط الدفاع الأول لعمان ، ونستطيع القول أن أبرز ما ميز الوضع السياسي لتلك المدن في تلك الفترة ما يلي :

---

29 - الأزكوي ، المصدر السابق ، ص ٩٢ .
30 - السالمي ، المصدر السابق ، ص ٤٠٨ .
31 - الحميدان ، المرجع السابق ، ص ٢١٦ .
32 - انظر : تاريخ البرتغاليين في الخليج العربي (مذكرات دوراتي بربروسا ١٥١٨م ، وجون هيوفان لينخوتن ١٥٩٨م ، ومقالة تشارلز بوكسر في المنافسة الأنجلو برتغالية في الخليج ١٦١٥-١٦٣٥م ، ترجمة عيسى أمين ، مؤسسة الأيام للصحافة والنشر ، ص ٦٠ ، ٦١ .
33 - ابن رزيق ، المصدر السابق ، ٢٦١ .

أ- وقوع بعض المدن الساحلية الهامة مثل صحار ومسقط قلهات تحت نفوذ مملكة هرمز والذين كانوا تابعين لخانات المغول في فارس[٣٤] .

ب- ضعف النفوذ السياسي للنباهنة والأئمة على المدن الساحلية ، وذلك لاقتصار حكمهم على داخلية عمان ، كما تخللها وجود الأئمة في حكم مدن أخرى في عمان [٣٥] .

ج - ضعف التحصينات الحربية في بعض المدن ، فنلاحظ إهمال للأسوار والقلاع ، ولا توجد قوات مسلحة بحرية ، إضافة إلى سيطرة مملكة هرمز على العائدات الاقتصادية و التجارية ، الأمر الذي أفسح المجال لنجاح السيطرة البرتغالية على تلك المدن .

د- على الرغم من الضعف الذي اتضح من الأحداث السابقة إلا أن بعض المؤرخين يذكرون جانباً مشرقاً للبحرية العمانية في تلك الفترة العصيبة ، حيث ذكر أن أحد ملوك النباهنة أرسل أسطولاً بحرياً إلى شرق إفريقيا وذلك خلال الستينيات من القرن ١٦م [٣٦].

١- وصول البرتغاليين إلى عمان :

بدأت حملة البرتغاليين للسيطرة على المناطق الساحلية ، لشبه الجزيرة العربية ،عام ٩١٣هـ / ١٥٠٧م حيث هاجم البرتغاليون بقيادة البوكيرك (ALBUQERQ) مدينة قلهات والتي خضعت له من دون حرب ، لكن البوكيرك عاد بعد انتهاء حصار هرمز فيما بعد وأمر بنهب وحرق المدينة انتقاماً من سكانها لأنهم ساعدوا هرمز أثناء الحصار وذلك عام ٩١٤هـ / ١٥٠٨م للميلاد[٣٧] ، و بعد سيطرة البرتغاليين على مدينة قلهات توجه البوكيرك إلى مدينة قريات ، وسلب ونهب ، وقتل الكثير من السكان ، ويذكر أن البرتغاليين قتلوا ٨٠

34 - بكنجهام ، س . بعض الملاحظات عن البرتغاليين في عمان . حصاد ندوة الدراسات العمانية ، وزارة والثقافة ، ج٦ ، ط ٢ ، مسقط : نوفمبر: ١٩٨٠م ، ص ٢١٤ .

35 - السلمان ، محمد حميد . الغزو البرتغالي للجنوب العربي (١٥٠٧- ١٥٢٥م) ، مركز زايد للتراث والتاريخ ، الإمارات العربية المتحدة ، أبوظبي : ٢٠٠٤م ، ص ١٠٤ .

36 - الهاشمي ، سعيد بن محمد . البحرية العمانية خلال القرنين ١٦م و ١٧م ، مجلة الخليج للتاريخ والآثار ، العدد الأول ، جمعية والآثار بدول مجلس التعاون ، ٢٠٠٥م ، ص ٧٢ .

37 - الصيرفي ، نوال حمزة . النفوذ البرتغالي في الخليج العربي ، الرياض : ١٩٨٣م ، ص ١١٨- ١١٩

منهم ، واقتحم البرتغاليون سجن المدينة ، فجمعوا السجناء وجدعوا أنوفهم ومثلوا بهم أشنع تمثيل [٣٨] ، و بعد الاستيلاء على مدينة قريات توجه البوكيرك للسيطرة على مسقط التي كانت حينذاك الميناء الرئيس للساحل العماني وأهم مدنه ، وقد سمع أهلها بما حلّ بقريات ، فرأوا إن من الحكمة تجنيب المدينة الدمار والخراب ، لذلك ما أن أرسى البوكيرك بسفنه أمام ساحل المدينة، حتى أرسلوا إليه وفدا يعرض عليه السلام والصلح واستعدادهم التام لقبول شروط البرتغاليين، مع رجاء بعدم إلحاق الأذى والضرر وأن ولائهم لملك البرتغال[39]. وقبل أن ينتهي ذلك اليوم أرسل البوكيرك بعض رجاله في سفينة شراعية صغيرة لتفحّص ميناء مسقط، ومعاينة وسائل الدفاع فيه عن كثب ، فأخبره جنوده إن العرب قد أقاموا أمام مدخل المدينة متاريس من جذوع النخيل، عليها مدافع تمتد من الجبل إلى الجبل، تعيق اقتحام المدينة من هذه الأنحاء، وهذا يدل على أن البوكيرك كان ينوي اقتحام مسقط بأي شكل من الأشكال، ولكي لا يثير شكوك رجاله فقد كان ينتظر الذريعة المناسبة لانتزاعها[40]. ورغم موافقة الوفد العماني على طلبات البوكيرك بما فيها دفع الرسوم التي كانوا يدفعونها لهرمز سنويا ، إلا أنه تحفظ على نقطة إمداد الأسطول البرتغالي بكل التجهيزات والمؤن في غزوه لهرمز [٤١]، فغضب البوكيرك من هذا الرد وقطع المباحثات، فغادر الوفد من دون

---

38 - ويلسون ، سير أرنولد . تاريخ الخليج . ترجمة محمد أمين ، ط٢ ، مسقط : ١٩٨٥م ، ص ٦٨ .

39 - الجمل ، شوقي عطا الله . الصراع العربي البرتغالي في المحيط الهندي والتحرر الإفريقي من الاستعمار البرتغالي . بحث نشر ضمن ندوة رأس الخيمة التاريخية ، ج١ ، رأس الخيمة : ١٩٨٧م ، ص ١٧٩-١٩٦ .

40 - الحمداني ، طارق نافع . دور عرب عمان في إقصاء البرتغاليين عن الخليج العربي خلال النصف الأول من القرن السابع عشر . مجلة معهد البحوث والدراسات العربية ، عدد ١٣ ، المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم ، بغداد : ١٩٨٤ ، ص ١٤٥ .

41 - الحمدي ، صبري فالح . السياسة الاقتصادية البرتغالية في الخليج العربي وآثارها (١٥٠٧ م ١٦٦٢ م) . مجلة الوثيقة ، عدد ٣٨ ، س ١٦، البحرين : ٢٠٠٠ م ، ص ٨٩ .

التوصل إلى نتيجة . ويذكر أن مدفعين من المدافع المنصوبة على تحصينات المدينة بدأت بقصف قوات البوكيرك، وانه عدّ ذلك نقضا من حاكم المدينة للاتفاق المبرم بينهما، وبهذا قرر البوكيرك اقتحام مسقط ، فأشعل في أحيائها النار، وأحرق السفن والمساجد ، وأمر بقطع أنوف و آذان الأسرى من الرجال والنساء[٤٢]. ويتضح لنا الهدف الأساسي في اقتحام البرتغاليين لمسقط وتدميرها وهو طمعهم الكبير في السيطرة على مركز التجارة في عمان ، وما كان يرد في الوثائق البرتغالية حول الموانئ العمانية وخاصة مسقط إلا دليلاً واضحاً على ذلك حيث ورد في رسالة البوكيرك إلى ملك البرتغال أنه ينوي السيطرة على مسقط لأنها "غنية ومربحة اقتصادياً "[٤٣]. وبعد أن سيطر البرتغاليون على مسقط توجهت حملة البوكيرك لاحتلال ما تبقى من مدن الساحل العماني ، فاستولى على جميع مدن الباطنة الساحلية حتى وصل صحار واستولى عليها ، ثم توجه إلى خورفكان التي وصلها في أواخر ٩١٣هـ / ١٥٠٧م فقام بقصف المدينة ، ونهبت المدينة لمدة ثلاثة أيام ،وأسر البرتغاليون عدد كبير من السكان ، وتم تشويههم وقطع آذانهم ،وأمر البوكيرك بإحراق المدينة[٤٤]. بعد ذلك توجه البوكيرك إلى هرمز في سبتمبر عام ١٥٠٧م ، وكانت عاصمة الموانئ في تلك الفترة ، ولكن حدوث تمرد بين قوات البوكيرك أدى إلى رجوع البوكيرك إلى الهند ، ثم عاد بعد ذلك على رأس حملة كبيرة وأمر بضرب الجزيرة بالمدافع مما اضطر حاكم المدينة الهرمزي الشيخ سيف الدين ، بالخضوع للبرتغاليين [٤٥] ، وقبول شروطهم ، وهكذا يتضح لنا من خلال نتائج حملة البرتغاليين على مدن

---

42 - التكريتي . سليم طه . المقاومة العربية في الخليج ، بغداد : ١٩٨٢م ، ص ٤٣ .

43 - A.N.T.T, Corpo Cronologico , 1-16-80,Letter from Afonso De Al buquerque to the King of Portugal about his intention to go to the red Sea and to Conquer Ormus , 25th October 1514 .
وثيقة برتغالية مترجمة إلى اللغة الإنجليزية ، مركز الوثائق والبحوث ، أبو ظبي .

44 - التكريتي، المرجع السابق ، ص ٤٤- ٤٥ .

45 - نفسه ، ص ٤٩ .

الساحل العماني،أن تلك المدن لم تكن مستعدة لهذه الحملة ، وذلك للتفوق الواضح في السلاح من قبل البرتغاليين، وافتقار العمانيين لتلك الأسلحة المتطورة ، وانهيار البحرية العمانية التي تكالبت عليها عوامل كثيرة ، جعلتها عاجزة عن أداء دورها في الدفاع عن عمان .

ومن خلال تتبع مراحل السيطرة البرتغالية على السواحل العربية يتضح لنا السياسة التي اتبعها البرتغاليون وهي سياسة السيطرة على المنافذ البحرية وتحصين المدن الساحلية التي يحتلونها وكذلك السيطرة الكاملة على مناطق الخليج العربي الساحلية وصولاً إلى البصرة ، ويتضح ذلك من خلال الرسالة التي بعث بها الفونسو دي نورونها إلى ملك البرتغال في ٢٧ يناير ١٥٥٢م[٤٦]، وهكذا أصبحت عمان تحت نير الاحتلال البرتغالي من جهة ، وضحية الانقسامات الداخلية من جهة أخرى ، بالإضافة إلى غياب سلطة مركزية توحد العمانيين لدفع هذا الخطر الجاثم على البلاد والعباد ، حيث أنه بعد انهيار دولة النباهنة الثانية عام ١٦١٧م وتقسمت عمان إلى إمارات كثيرة ، نشبت بينها خلافات وحروب وذلك لمدة ثمان سنوات ، كل تلك الأحداث أدت إلى التمهيد لظهور أسرة جديدة ، هي أسرة اليعاربة ، التي استطاعت إنهاء هذا الوضع المضطرب في عمان ، وتقيم دولة اليعاربة عام ١٦٢٤م[٤٧] .

٢- قيام دولة اليعاربة ١٦٢٤م :

أولاً : دور اليعاربة في توحيد عمان :

لقد فطن أهل الحل والعقد بعمان ، إلى أن التخلص من حالة الانقسام السياسي في عمان ، ودحر البرتغاليين عن المدن الساحلية ، لا يمكن أن يتحقق إلا بوحدة سياسية ،

---

46 - A.N.T.T,Corpo Cronologico , 1-87-71,Letter from D.Afonso De Noronha to the King of Portugal,27th January 1552 .
رسالة من الفونس دي نورونها إلى ملك البرتغال ، ترجمة وثيقة برتغالية إلى اللغة الإنجليزية ، جامعة السلطان قابوس ، مسقط .

47 - السيار ، عائشة علي . دولة اليعاربة في عمان وشرق إفريقيا . دار القدس ، بيروت : ١٩٧٥م ، ص ٤٤ .

وجغرافية ، تشحذ كل الجهود الممكنة ، وتوجيهها نحو المصلحة الوطنية ، التي لم يشعر بها العمانيون منذ مدة طويلة ، نتيجة الخصومات القبلية ، وضيق الفكر السياسي عند حكام الدول التي تعاقبت على حكم عمان قبل قيام دولة اليعاربة. وهنا تبرز شخصية عمانية فذة،حملت أمانة تحقيق الوحدة الوطنية لعمان ، وإعادة الهيبة والكرامة ، والحرية المسلوبة من قبل المستعمر البرتغالي ، ونقصد هنا شخصية ناصر بن مرشد الذي تمت بيعته إماماً على عمان ، وذلك في مدينة الرستاق عام ١٠٣٤هـ / ١٦٢٤م ، وقد كان من بين الأسباب التي جعلت أهل عمان يلتفون حول نظام سياسي واحد هو محاربة النصارى أو المستعمرين الذين يمثلهم البرتغاليون بصفة خاصة [48].

وببيعة الإمام ناصر بن مرشد بدأت مرحلة توحيد البلاد ، حيث صادف عدة مشكلات كانت تعيق تحقيق الوحدة الوطنية وهي: رفض بعض رؤساء القبائل التخلي عن زعاماتهم التي تمسكوا بها و سيطرة بعض الزعماء المحليين على المدن الهامة بعمان ، ورفضهم لمبدأ الوحدة وفق حكومة مركزية .

وأما الولاء نحو القبيلة كان الغالب على رجال القبائل ، وضعف الشعور بضرورة الوحدة الوطنية ، وربما هذا يعود إلى المصالح الضيقة التي كان شيوخ القبائل يتمتعون بها ، ومستعدون للقتال في سبيل تلك المصالح الشخصية على حساب مصلحة الوطن بالإضافة إلى عدم وجود جيش يتحمل مهمة الدفاع عن الدولة ، ويحقق الوحدة لعمان كلها ورغم تلك الصعوبات التي واجهها الإمام ناصر بن مرشد ، إلا أنه كان أهلاً لتحمل المسؤولية ، وبدأ مرحلة توحيد عمان ، حيث استطاع ضم المدن التالية :

أ – **مدينة نخل :** كان يحكمها سلطان بن أبي العرب ، واستولى عليها بدون قتال ، ثم رجع الإمام ناصر بن مرشد إلى الرستاق بعد هذا النصر ، وبدد الله شمل أعدائه ،

48 - الوسمي ، خالد ناصر . عمان بين الاستقلال والاحتلال . دراسة في التاريخ العماني ، الكويت ١٩٩٦م ، ص٦٢ .

بعدما أقام بقرية نخل والياً من جانبه[49]" ،ويذكر أيضا أن الوالي الذي عينه الإمام ناصر بن مرشد على نخل اسمه عبد الله بن سعيد الشقصي[50] .

ب- **مدينة سمائل :** توجه الإمام ناصر بن مرشد بعد ذلك إلى مدينة ازكي ، وذلك بعد أن قدم إليه وفد من بني رواحه بقيادة الشيخ أحمد بن سليمان الرواحي ومجموعة من رجال مانع بن سنان العميري ، وطلبوا من الإمام أن يأتي ليستلم المدينة ، فدخلها وسيطر على حصن ازكي بدون حرب[51] ،ويلاحظ من خلال المعارك التي خاضها الإمام ناصر بن مرشد ، لتوحيد البلاد أنه تميز بالحكمة والتروي ، فعندما كان يرى فرصة لحقن الدماء كان حريصاً على استغلالها ، الأمر الذي أكسبه شعبية ومحبة الكثير من أهل عمان ، ورأوا فيه الشخصية الوطنية التي افتقدوها . كذلك اعتمد الإمام على سياسة النفس الطويل ، تجلت في إرسال الوفود ، واستقبال وفود أخرى مثل الوفد الذي قدم إليه من مدينة سمائل[52].

ج- **مدينة نزوى :** بعد أن أعلنت ازكي الولاء للإمام ناصر بن مرشد ، قرر التوجه بعد ذلك إلى مدينة نزوى ، وصحبه القاضي خميس بن سعيد الشقصي ، وكذلك رجال من ازكي ، فلما قرب المدينة استقبله أهلها بالترحاب ، فأقام بمكان يسمى صفد من سمد نزوى ، وأقام بها ليلة ثم رجع إلى الرستاق[53].

د- **مدينة منح :** بعد أن دخل الإمام مدينة نزوى ، أمر بإعادة بناء الحصن الذي يقع في عقر نزوى ، والذي كان قد بناه الإمام الصلت بن مالك فانهدم ، حينها أتاه أهل منح يدعونه لإقامة العدل والإنصاف بينهم ، فأجابهم واستولى على الحصن ، وبعد رجوعه نزوى جاءته وفود سمد الشأن فأرسل الشيخ مسعود بن رمضان وخلصهم من حكم

---

49 - ابن قيصر ، عبد الله بن خلفان . سيرة الإمام ناصر بن مرشد . تحقيق عبد الحميد عبد المجيد القيسي ، ط٢ ، وزارة التراث والثقافة ، مسقط : ١٩٨٣م ، ص ١٧ .

50 - ابن رزيق ، المصدر السابق ، ص ٨٥ .

51 - نفسه ، ص ٢٠٦ .

52 - نفسه ، ص ٢٦٥ .

53 - السالمي ، المصدر السابق ، ج٢ ، ص ٨ .

علي بن قطن الهلالي ، وبعث قوات إلى إبراء وانتزعها من محمد بن جفير الجبري ، وأعلنت له سائر الشرقية وجعلان الولاء والطاعة [54].

هـ مدينة بهلا : توجه الإمام ناصر بن مرشد على رأس جيش كبير إلى بهلا ، وذلك لانتزاعها من سيف بن محمد الهنائي ، الذي كان يسيطر على الحصن ، وبعد قتال استسلم سيف وجماعته للإمام وسلم الحصن ، فأقام الإمام في الحصن والياً من قبله [55].

و- منطقة الظاهرة : سار الإمام بعد ذلك إلى الظاهرة ، واستولى على وادي فدا ، وأمر ببناء حصن هناك ، وكان من شيوخ ضنك الشيخ خميس بن رويشد[56]، ثم قصد حصن الغبي بالظاهرة ، وبعد حصار استمر أياماً قليلة ، فتحه الإمام وعين عليه والياً هو الشيخ خميس بن رويشد الروشدي[57]. وبعد أن اطمأن الإمام ناصر بن مرشد على أوضاع عمان الداخلية ، وجه اهتمامه نحو تحرير البلاد من الاحتلال البرتغالي للمدن الساحلية .

ثانياً : تحرير عمان :

لقد كانت عملية تحرير السواحل العمانية ، هدفاً استراتيجياً للإمام ناصر بن مرشد ، حيث أيقن أن الاستقرار الأمني ، والسياسي لعمان لن يتحقق بدون تصفية الوجود البرتغالي الجاثم على المدن الساحلية ، وفتح الطريق لإعادة إنشاء البحرية العمانية ، لتقوم بدورها في الدفاع عن تراب الوطن ، إلى جانب دورها التجاري الهام . وتعتبر فترة حكم الإمام ناصر بن مرشد ، من أخصب فترات التاريخ العماني الحديث ، والدور الذي قام به في سبيل تحقيق الوحدة يعتبر الأساس الذي مهد لخروج البرتغاليين من عمان [58] ، لقد أدرك الإمام ناصر بن مرشد ، أن مقارعة البرتغاليين

---

54 - ابن رزيق ، المصدر السابق ، ص ٢٠٦ .
55 - ابن قيصر . المصدر السابق ، ص ٣٢ .
56 - السالمي ، المصدر السابق ، ج٢ ، ص ٩ .
57 - ابن رزيق ، المصدر السابق ، ص ٢٦٦- ٢٦٧ .
58 - الوسمي ، المرجع السابق ، ص ٩٧ .

تختلف تماماً عن تلك المعارك التي خاضها ضد شيوخ القبائل ، والزعماء المحليين ، أثناء مرحلة توحيد البلاد ، ويكمن الاختلاف في عدد من الأمور وهي :

- تحتاج الحرب ضد البرتغاليين إلى إمكانيات كبيرة، سواء المادية أو العسكرية أو البشرية.
- الاختلاف في نوع السلاح المستخدم، فالبرتغاليين ذوي قوة بحرية، ويمتلكون سفناً متطورة، بالإضافة إلى المدافع والبنادق[٥٩].
- اختلاف الأساليب القتالية ، حيث نجد أن البرتغاليين يتخذون من القلاع والحصون ، دروعاً يقاتلون من ورائها ، وتحتاج إلى تكتيكات عسكرية جديدة لمهاجمتها والاستيلاء عليها ، و بدأ الإمام ناصر بن مرشد يوجه الضربات ، والتي ألحقت هزائم بالبرتغاليين ، وشن عليهم عدة حملات عسكرية نذكر منها على سبيل المثال :

أ- **الحملة العسكرية الأولى على مسقط و مطرح :** كان قائد قوات الإمام في هذه الحملة مسعود بن رمضان ، حيث أمره الإمام بالتوجه إلى مسقط ، وكان بها البرتغاليين متحصنين في الأبراج والحصون[٦٠]. نزل الجيش بمكان يسمى طوي الروله (روي) قرب مطرح ، ودارت بين الجانبين معركة استطاعت قوات الإمام من هزيمة البرتغاليين ، مما اضطرهم إلى التقهقر ، وعقد معاهدة مع العمانيين ، كانت معظم شروطها في صالح العمانيين،وكان لهذا الانتصار أثر كبير لدى العمانيين ، حيث شجعهم على مواصلة تحرير باقي المدن العمانية ، وتخليصها من الأعداء [٦١].

ب-**الحملة العسكرية على جلفار :** توجهت الحملة بقيادة الشيخ علي بن أحمد ، وهاجمت في البداية القلعة الفارسية ، واستولت عليها ، وذلك على الرغم من مساعدة البرتغاليين للفرس ، وبعد ذلك عين الإمام علي بن أحمد قائد الحملة والياً على جلفار ،

---

59 - السيابي ،المصدر السابق ، ص ١٨٣ .
60 - السالمي ، المصدر السابق ، ص ١٢ .
61 - السيار ، المرجع السابق ، ص ٥٤- ٥٥ .

واستطاع بعد فترة من جمع جيش استولى به على القلعة البرتغالية ، وانتهت المعركة باستسلام البرتغاليين وتسليم القلعة [٦٢].

كانت لهذه الحملة نتائج سلبية على البرتغاليين ، أهمها حرمان البرتغاليين في هرمز من التزود بمياه الشرب التي كانت تصلهم من جلفار [٦٣].

ج- الحملة العسكرية على صحار : توجهت الحملة إلى صحار بقيادة حافظ بن سيف ، وكان معه رجال من العمور ، ونزل بمنطقة البدعة ، ووصلها في آخر يوم من المحرم عام ١٠٤٣هـ ، وانتهت بانتصار العمانيين ، وهناك قام الوالي حافظ بن سيف ببناء حصن مقابل حصن صحار ، واستمرت المناوشات بعد ذلك بسبب الإمدادات التي كانت تأتي للبرتغاليين من مسقط [٦٤].

د- الحملة العسكرية الثانية على مسقط : لاحظ الإمام ناصر بن مرشد من خلال المناوشات مع البرتغاليين في صحار ، أن تحرير مسقط له أهمية قصوى ، من أجل تحرير باقي المدن الساحلية ، أو على الأقل إضعاف وجودهم العسكري في مسقط سوف يمنعهم من إرسال النجدات العسكرية للمدن الساحلية الأخرى مثل ، قريات وصور ، انطلقت الحملة تحت قيادة مسعود بن رمضان وسعيد بن خليفة ، وكان الهدف الأول هو محاصرة مسقط تمهيداً لتحريرها [٦٥] ، بينما ذكرت المصادر العمانية أن الإمام ناصر بن مرشد أرسل وفداً إلى مسقط لأخذ الجزية التي فرضها عليهم في الحملة الأولى ، فأخبره الوفد بامتناع البرتغاليين عن دفعها ، فأرسل خميس بن سعيد الشقصي لحربهم ، فوصل بوشر وهناك طلب البرتغاليون الصلح فرفض[٦٦] ، واستمر

---

62 - الوسمي ، المرجع السابق ، ص ١٠٠ .

63 - مراد ، محمد عدنان . صراع القوى في المحيط الهندي والخليج العربي . دار دمشق ، دمشق : ١٩٨٤م ، ص ١٨٩ .

64 - السيابي ، المرجع السابق ، ص ٢٠٦ - ٢٠٧ .

65 - مايلز ، س .ب . الخليج بلدانه وقبائله ، ترجمة محمد أمين عبد الله ، وزارة التراث القومي والثقافة ، مسقط ، ص ١٩١ .

66 - ابن رزيق . المصدر السابق ، ص ٢٧٥ .

في التقدم حتى وصل مطرح ، وهناك استقبله وفد برتغالي فصالحهم بشروط منها : التنازل عن تحصيناتهم في قريات ودفع الجزية وعدم التعرض للتجار العمانيين .

هـ تحرير صور وقريات : بعد ذلك أرسل الإمام ناصر بن مرشد ابن عمه سلطان بن سيف على رأس جيش استطاع تحرير مدينة صور الساحلية ، ثم أرسل حملة أخرى من صور إلى قريات بقيادة بلعرب بن مانع بن إسماعيل واستطاعت الحملة تحرير قريات وطرد البرتغاليين منها [٦٧] ، وهكذا عند وفاة الإمام ناصر بن مرشد لم يتبق للبرتغاليين إلا مسقط ومطرح ، وحصن لهم في خصب ، وفي ابريل عام ١٦٤٩م ، بايع أهل الحل والعقد ، سلطان بن سيف بن مالك ابن عم الإمام إماماً على عمان ، وكان ذا همة وقوة ، وأعلن الجهاد على البرتغاليين في الخليج العربي والمحيط الهندي[٦٨] ، وفي عهده تخلصت عمان نهائياً من نير الاستعمار البرتغالي ، وذلك بعد أن صمم على مواصلة الجهاد ، ودعا القبائل العمانية إلى ملاقاته في طوي الروله ، وذلك بعد أن نقض البرتغاليون الهدنة التي أبرموها سابقاً مع الإمام ناصر بن مرشد في أكتوبر ١٩٤٨م [٦٩] ،وبعد ذلك أعلن الإمام سلطان بن سيف التعبئة العامة في سائر عمان لمدة تسعة أشهر [٧٠] ، "ثم التفت إلى جهاد البرتغاليين فقام بالعدل وشمر وجاهد في الله [٧١] ، و اتخذ الإمام سلطان بن سيف من طوي الروله مكان لالتقاء القبائل العمانية ، بينما كان المعسكر الرئيسي للجيش في سيح الحرمل [٧٢] ، أما البرتغاليون فقد اتخذوا كلا من قلعتي الجلالي والميراني مقراً لقيادتهم العسكرية ، وتحصنوا بهما

67 - السيابي ، المرجع السابق ، ص ٢٠٨- ٢٠٩ .
68 - السيار ، المرجع السابق ، ص ٥٧ .
69 - ابن رزيق ، حميد بن محمد . الشعاع الشائع باللمعان في ذكر أئمة عمان . تحقيق عبد المنعم عامر ، وزارة التراث القومي والثقافة ، مسقط : ١٩٨٤م ، ص ٢٥٢ .
70 - العابد ، صالح محمد . ملامح من تاريخ عمان . وزارة الخارجية العمانية ، مسقط : ١٩٩٤م ، ص ٣٨ .
71 - ابن رزيق ، المرجع السابق ، ص ٢٤٩ .
72 - السالمي ، المصدر السابق ، ص ٦٩ .

، وتسلحوا بأحسن الأسلحة والرجال [٧٣] ، كذلك عمد البرتغاليون إلى مد سلسلة حديدية بين القلعتين ، وحفروا الخنادق وملئوها بالمياه لإعاقة حركة الجيش . استغل الإمام سلطان بن سيف فرصة نقص أعداد الجنود البرتغاليين ، فهاجم معاقلهم في مسقط ومطرح ، ورغم التحصينات القوية ، واستخدام المدافع الثقيلة ضد العمانيين ، إلا أن قوات الإمام استطاعت من دخول مسقط وتحريرها من الغزاة وذلك في ديسمبر عام ١٦٤٩م .

وعلى الرغم من تحرير مسقط من البرتغاليين إلا أن محاولاتهم لم تتوقف في استعادتها ، حيث نجد أن الوثائق البرتغالية تتحدث عن رسالة من ملك البرتغال Royal Prince إلى لويس دي ميندوزا فورتادو Luis De Mendoz Furtado حاكم الهند في ٣ إبريل ١٦٧٥م بضرورة التعاون للحفاظ على التجارة في الهند ومسقط وعلل أوامره في الرسالة " لأهمية مسقط يجب عليكم مواصلة بعث أسطول كل سنة لقضاء فصل الشتاء هناك لمعاقبة العرب ، وحتى نجعل مسقط سهلة للتجارة البرتغالية " [٧٤].وبذلك تخلصت عمان من احتلال دام أكثر من ١٤٠ عاماً ، بتوفيق من الله ، وببسالة العمانيين ، الذين قدموا في سبيل الوحدة والتحرير ، أنصع صفحات الكفاح والبطولات .

---

73 - العجيلي ، غانم محمد . معركة تحرير مسقط . مجلة الوثيقة ، العدد ١٢ ، مركز الوثائق التاريخية ، البحرين : ١٩٨٨م ، ص ١١٠ .

74 - AHG, Moncoes , liv.40,fl.184- 184v, Letter from Royal Prince , to Luis De Mendonca Furtado , Viceroy of India , Lisboa , 3rd April 1675.
وثيقة برتغالية مترجمة إلى اللغة الإنجليزية ، مركز الوثائق والبحوث ، أبو ظبي .

الفصل الأول : نشأة البحرية العمانية في عصر دولة اليعاربة :

١ - العوامل التي ساهمت في نشأة البحرية العمانية :

إن الصراع العماني البرتغالي في الخليج العربي وبحر عمان وامتداده إلى الساحل الشرقي لإفريقيا كان نتيجة لما وصل إليه الأسطول العماني في عصر اليعاربة من القوة والهيبة ، وتوفر العديد من العوامل التي كان لها أثراً بارزاً في نشأة البحرية العمانية في تلك الفترة .

ومن أهم عوامل نشأة الأسطول ما يلي :

أ- **روح الجهاد** التي تملكت العمانيين في تلك الفترة ، ورغبتهم في التخلص من الاستعمار البرتغالي الجاثم على صدورهم منذ قرن ونصف،واستفادة الأئمة اليعاربة من توجيه ذلك الحماس نحو مقارعة هذا العدو ومطاردته في أعالي البحار .

ب- **الضرورة الأمنية** التي فرضها الوضع السياسي الخطير في تلك الفترة ، وضرورة مطاردة البرتغاليين إلى خارج المياه العمانية حتى يتم تأمين الأرض العمانية وإتاحة الجو المناسب للمجهود الحربي والاستعداد للمواجهة القادمة ، وتذكر الوثائق البرتغالية إلى إرسال البرتغاليين أسطولاً للهجوم على مسقط عام ١٦٥٢م ولكن البحرية العمانية ألحقت به الهزيمة[٧٥].

ج- **رغبة العمانيين** في حرمان البرتغاليين من الواردات الضريبية على البضائع والجمارك التي يفرضونها في الموانئ التي يسيطرون عليها في الخليج العربي وشرقي إفريقيا ، وتذكر الوثائق البرتغالية رسالة مؤرخة في ٨ يناير ١٥٩٨م من ملك البرتغال فيليب الثاني إلى فرانسيسكو داجاما وورد فيها بعض التوجيهات فيما يخص مسقط وممباسا ، حيث أمر الملك بجمع الضرائب

---

75 - A.N.T.T.Livros das moncoes , no.61,fo,578,v-579(no.5) ,Preparations for attack on the Imam, Goa , 26 December 1651 .
وثيقة برتغالية مترجمة للغة الإنجليزية ، مركز الوثائق والبحوث بأبو ظبي .
(تشير الوثيقة إلى استعداد البرتغاليين للهجوم على مدينة خصب العمانية)

حول الواردات من الخيول والنحاس ، وطلب توضيحاً حول انخفاض الدخل للضرائب المفروضة على هرمز[76] .

لقد تضافرت العديد من العوامل الهامة ، التي ساعدت اليعاربة على تطوير البحرية العمانية ، وانتشالها من حالة الضعف ، والانهيار والتي مرت بها نتيجة الظروف السياسية الداخلية ، والغزوات الخارجية على عمان ، منذ أواخر العصر العباسي ، وقيام دولة النباهنة في عمان ، مروراً بالغزو المدمر للبرتغاليين منذ عام ٩١٣هـ / ١٥٠٧م ، وسيطرتهم على المدن الساحلية ، وبالتالي توقف البحرية العمانية ، بشكل كبير عن مزاولة مهامها ، ودورها الذي اعتادت عليه عبر فترات التاريخ المختلفة ، وحتى يستفيد اليعاربة من الأسطول في حماية نشاطهم التجاري سعوا إلى امتلاك سفن ضخمة جابت مختلف البحار لجلب البضائع المختلفة [77] .

ومن أهم العوامل ، التي كان لها تأثير مباشر على نشأة البحرية العمانية في عصر اليعاربة :

أولاً : العوامل الجغرافية :

لقد أدرك اليعاربة بأن قوة عمان ، ومنعتها تكمنان في إنشاء قوة بحرية قادرة على حماية السواحل العمانية الطويلة ، والتي تطل على أهم البحار والمحيطات العالمية ، وتسيطر على الطرق التجارية العالمية في تلك الفترة . إذاً من هنا تتضح النظرة الثاقبة لليعاربة نحو الاهتمام بالموقع الجغرافي لعمان

76 - A.N.T.T, Misc .Ms. Convento de Graca , Tomo 6L, PP.133-152(4a via) e PP.235-250(3 a via) , Instructions from the King of Portugal regarding Muscat and Mombasa , Lisbon , 8th January 1598.
وثيقة برتغالية مترجمة إلى اللغة الإنجليزية ، جامعة السلطان قابوس ، مسقط .

77 - الربيعي ، إسماعيل نوري . نشاط عمان البحري حلال القرن الثامن عشر . مجلة الوثيقة ، عدد ٢٤ ، مركز الوثائق التاريخية ، البحرين : ١٩٩٤م ، ص ٧٩ .

، وضرورة الاستعانة القصوى مما يوفره الموقع من إمكانات اقتصادية ، وإستراتيجية ، وبشرية ، لبناء الأسطول .

وتتمثل العوامل الجغرافية فيما يلي :

ا- **الموقع :** تقع عمان في الجنوب الشرقي ، لشبه الجزيرة العربية ، وهي تمثل أقصى امتداد للوطن العربي نحو الشرق ، لذلك تعتبر من المناطق الإستراتيجية الهامة ، من الناحية القومية ، وإطلالها على بحار هامة كبحر العرب ، وبحر عمان ، الذراعان الرئيسيان للمحيط الهندي ، يجعلها ذات بعد استراتيجي عالمي أيضاً ، ونتيجة لذلك أصبحت دولة اليعاربة تتميز بكونها قاعدة قوة طبيعية ، بحكم حقائق الجغرافيا التي تعتبر أهم العوامل الثابتة في صناعة التاريخ للدول [٧٨] ، ومن الملاحظ أن البرتغاليين لم يغفلوا هذا الجانب من حيث محاولاتهم المتكررة في السيطرة على أهم المواقع الإستراتيجية في المنطقة ،خاصة منطقة المضايق ومن أهمها مضيق هرمز ومضيق باب المندب ، وتشير الوثائق التاريخية إلى وجود معاهدة بين البرتغاليين وملك عدن محمد بن شيخ علي في ١٢ فبراير ١٥٤٨م نصت على الصداقة والتعاون التجاري والإعفاء من الضرائب [٧٩].

إن هذا الموقع الجغرافي المتميز ، جعل العديد من المدن العمانية الساحلية ، تلعب دوراً هاماً في التجارة والملاحة العالمية وصلت شهرتها التجارية العالمية مكانة كبيرة ، بالإضافة إلى وجود الصحراء والجبال ، كان له دور

78 - وزارة الإعلام ، عمان في التاريخ . دار اميل للنشر ، لندن : ١٩٩٥م ، ص ٢٨٤ .

79 - A.N.T.T, Coleccao Sao Lourenco ,v1.5 ,fl,11-31,Peace treaty Celebrated between Dom Joao De Castro , Governor of India , and the King of Aden , Bacaim , 12th February 1548.
معاهدة سلام بين دوم خاودي كاسترو حاكم الهند وملك عدن ، وثيقة برتغالية مترجمة إلى اللغة الإنجليزية ، مركز والبحوث ، أبو ظبي .

كبير في اندفاع السكان للاستيطان بالقرب من السواحل ، بعد أن ضاق بهم العيش في المناطق الجبلية والصحراوية [80].

ب- **تنوع التضاريس :**

إن تميز عمان بتضاريس جبلية عالية ، ساهم في إيجاد مواقع بحرية ، لإقامة الموانئ ، وذلك بفضل الحماية الطبيعية التي توفرها تلك السلاسل الجبلية للسفن ، من خطر الرياح ، وما يصاحبها من أمواج عاتية .

و كذلك فإن عامل المناخ أضاف بعداً آخر للموقع الجغرافي ، من حيث الطقس الدافئ المعتدل ، والذي جعل الإبحار سهلاً ، ومريحاً ، في مختلف فصول السنة ،ومن ناحية أخرى ، نجد أن طبيعة السواحل العمانية ، وتنوعها بين السواحل الرملية والجبلية ، جعلها مكاناً مناسباً لإقامة موانئ لصناعة السفن ، فلا نجد على تلك السواحل عوائق تضاريسية ، كالأخاديد ، أو المنحدرات الجبلية الصعبة ، أو ما تسمى بظاهرة الفيوردات [81]. إن وجود الجزر البحرية يعتبر بلا شك ، إضافة هامة لقيمة الموقع الجغرافي ، حيث تمثل المحطات التجارية للأسطول ، للتزود بالماء والمؤن ، ونذكر على سبيل المثال هنا ، جزر : مصيره ، والحلانيات ، وأم الغنم ، والديمانيات [82].

ثانياً : العوامل السياسية :

يعتبر العامل السياسي بلا شك ،من بين العوامل الأساسية في مسيرة أي أمة،لأن السياسة هي المحرك الرئيسي للأنشطة البشرية ، والاقتصادية ، والحضارية ،ويمكن إجمال العوامل السياسية لنشأة الأسطول اليعربي فيما يلي:

---

80 - السيار ، عائشة علي . دولة اليعاربة في عمان وشرق افريقيا . دار القدس ، بيروت : ١٩٧٥م ، ص ٨٤ .

81 - ظاهرة جغرافية ، عبارة عن صخور شديدة الانحدار ، تعيق الملاحة البحرية .للمزيد انظر : الزقرطي . إبراهيم موسى ، و هاني عبد الرحيم . معجم المصطلحات والمفاهيم الجغرافية . ط١ ، دار مجدلاوي للنشر والتوزيع ، الأردن ، عمان : ١٤٢٨هـ | ٢٠٠٧م . ص ٦٥ .

82 - مفردها ديمانية ، وهي مجموعة من الجزر، تقع في خليج عمان في إقليم الباطنة وعلى مقربة من ساحل بركاء .

أ- **الاستقرار السياسي** ، والأمني خلال الفترة من ١٦٥٠م بعد تحرير البلاد نهائياً من الغزو البرتغالي وحتى عام ١٧١٨م نهاية حكم الإمام سيف بن سلطان الأول آخر أئمة اليعاربة الأقوياء [٨٣] ، ويلاحظ خلال هذه الفترة ، أن الجو السياسي المستقر ، قد ساعد اليعاربة على بناء أسطول بحري قوي بعيداً عن الهجمات الخارجية ، أو الانقسامات الداخلية ، حيث أن اليعاربة قد أرسوا دعائم الوحدة الوطنية ، وأصبحت عمان تحت حكم سياسي موحد ،ومما ساعد أيضاً على إرساء دعائم الأسطول هو الأهداف النبيلة التي سعى اليعاربة لتحقيقها من بناءه وهي الدفاع عن النفس [٨٤] ، ونصرة العرب والمسلمين ، وكذلك لتثبيت أمور الدين [٨٥].

- **تحول ميزان القوى في المنطقة** : حيث يلاحظ في أواخر القرن السادس عشر الميلادي ظهور قوى استعمارية أوروبية جديدة تدخل ميدان التنافس على النفوذ في المنطقة ، ومن بين تلك القوى : هولندا ، وفرنسا ، وإنجلترا ، مع تنامي القوة الفارسية ، وظهور أسرة الشاه في بلاد فارس ، إن تواجد هذه القوى الأجنبية ، فتح باب التنافس على النفوذ في المنطقة على مصراعيه ، الأمر الذي أدى إلى فقدان العدو الأكبر لليعاربة وهو البرتغاليين للكثير من مقومات القوة لديهم ، حيث خسرت البرتغال الكثير من مستعمراتها في الشرق ، وعلى الساحل الغربي لإفريقيا ومن خلال هذا التحول في ميزان القوى يتضح أن اليعاربة قد استفادوا من هذا العامل بشكل كبير ، من خلال ما يلي :

83 - العجيلي ، المرجع السابق ، ص ٥٦ .

84 - فاين ، بيتر . تراث عمان . ترجمة دار الغرافيك العربي ، دار ايميل للنشر ، لندن : ١٩٩٥م ، ص ٨٩

85 - لوريمر ، ج . ج . السجل التاريخي للخليج وعمان وأواسط الجزيرة العربية . ترجمة : فريق من جامعة السلطان قابوس ، ج ١ ، مج ١ ، دار غارنت ، لندن : ١٩٩٥م ، ص ٨٤ .

- بناء العديد من السفن الحربية على النمط الأوروبي ، واتخاذ أماكن بعيدة مكاناً لصناعة السفن العمانية مثل سورات والسند [٨٦].
- إدخال بعض الأسلحة الجديدة على سفن الأسطول ، وكذلك زود الأسطول بمجموعة من السفن الخاصة بالتجارة ، والتي تلقت الحماية من الأسطول الحربي [٨٧]،وقد بنيت تلك السفن على الطراز الأوروبي ، والاستغناء عن السفن التي كانت تعتمد على الحبال واستبدالها بسفن شدت هياكلها بالمسامير [٨٨] .

ج- تركيز الدول الأوروبية على السيطرة التجارية في المنطقة :

نجد أن الدول الأوروبية التي نافست البرتغاليين على النفوذ في الخليج العربي والمحيط الهندي ، قد اتخذت أسلوباً استعمارياً جديداً ، وهو الاستعمار التجاري والاقتصادي[٨٩] ، ربما يرجع ذلك إلى استفادتهم من التجربة البرتغالية في المنطقة ، ولو أن بعض مدراء شركة الهند الشرقية الإنجليزية يرجع ذلك إلى انشغال أوروبا بالحروب في تلك الفترة قد أشغلها عن إرسال الجنود لاحتلال منطقة المحيط الهندي وانتزاعها من عرب مسقط [٩٠]. وهكذا تتضح رغبة تلك الدول في السيطرة على التجارة البحرية ، ولكن مع إعطاء القوى المحلية في المنطقة الحرية في التجارة والملاحة أيضاً ، أي أننا نلمس نوعاً من التعاون بين تلك الدول واليعاربة على وجه الخصوص حيث اتضح ذلك من خلال المعاهدات التجارية ، وتبادل القناصل ، وإقامة الوكالات التجارية ، وكذلك التعاون العسكري بين الأساطيل البحرية ، من حيث التسليح والتدريب .

86 - العجيلي ، غانم محمد رميض . قيام حكم سلالة اليعاربة وانهياره في عمان ١٦٢٤- ١٧٤٩م . رسالة ماجستير ، معهد البحوث والدراسات العربية ، القاهرة : ١٩٨٧م ، ص ٥٨ .

87 - وزارة التراث القومي والثقافة . عمان تاريخ وعلماء . ترجمة محمد أمين عبد الله ،سلسلة تراثنا ، عدد ١٠ ، ط١ ، مسقط : ١٩٩٤م ، ص ٩ .

88 - العابد ، المرجع السابق ، ص ٣٩ .

89 - يتضح ذلك من خلال إنشاء الوكالات التجارية في الهند مثل : شركة الهند الشرقية الإنجليزية ، والهولندية ، والفرنسية ، فيما بعد .

90 - لوكهارت ، لورانس . التهديد العماني ونتائجه في أواخر القرن السابع عشر ومطلع القرن الثامن عشر . ترجمة علاء الدين ، مجلة الخليج العربي ، العدد ١٠ ، مركز دراسات الخليج العربي ، جامعة البصرة ، العراق : ١٩٧٨م ، ص ٩٢ .

ثالثاً : العوامل الاقتصادية :

يعتبر الاقتصاد المحرك الأساسي لقيام الدول والحضارات ، فلا تستطيع الدول أن تحقق أهدافها بدون المال ، وهو بدوره نتيجة طبيعية لعوامل أخرى جغرافية ، وسياسية ، وتجارية ، وغيرها ، ومن خلال هذه الدراسة للبحرية العمانية في عهد اليعاربة يلاحظ أنها تأثرت بالعامل الاقتصادي من خلال :

أ- **الانتعاش الاقتصادي لعمان في تلك الفترة** ، حيث ركز أئمة اليعاربة على تنويع مصادر الدخل من خلال الاهتمام بقطاع الزراعة عن طريق شق الأفلاج ، وزراعة أنواع كثيرة من النخيل ، والمحاصيل الزراعية الأخرى ، إلى جانب استصلاح أراضي زراعية جديدة [٩١]، وهذا بدوره انعكس على البحرية العمانية من خلال توفر المال اللازم لبناء السفن ، وما يتطلبه ذلك من جلب الأخشاب من عمان وخارجها ، وكذلك إنشاء مصانع للسفن ، خاصة تلك الموجودة في الهند والمتخصصة في صناعة السفن الكبيرة [٩٢]، وشراء الأسلحة ، وتوفير الخبرات البشرية اللازمة .

ب- **غنائم الحملات العسكرية على البرتغاليين :**

حيث أن اليعاربة استطاعوا أن يغنموا من البرتغاليين الكثير من الأموال ، خاصة في الهند ، وهنا نذكر على سبيل المثال ، حملة ديو البحرية ١٦٥٢م في عهد الإمام سلطان بن سيف الأول ، والتي عادت بغنائم كبيرة ، انفقها الإمام في بناء قلعة نزوى ، والتي استغرق بناؤها ١٢ عاماً ، وهذا دليل على حجم الغنائم وضخامتها ، وكذلك معظم الحملات كانت تعود بغنائم مختلفة

---

91 - علي ، عبد النبي أحمد . الصراع العماني البرتغالي في شرق إفريقيا ١٦٥٠-١٧٣٠م . رسالة دكتوراه ، القاهرة : ١٩٩٤م ، ص ١٤٩- ١٥٠ .

92 - حنظل ، فالح . العرب والبرتغال في التاريخ ١٧٢٠م . المجمع الثقافي ، أبو ظبي : ١٩٩٧م ، ص ٣٤٨ .

، كالسفن ، والأسلحة ، والأموال ، وغيرها ، فكانت بذلك مصدراً مهماً لتمويل الأسطول العماني بما يحتاجه من نفقات استعداداً للجولات القادمة [٩٣] .

ج- الجمارك والضرائب [٩٤] :

جاء ذلك نتيجة الاستقرار السياسي للدولة اليعربية ، وتطور الأنظمة والقوانين التجارية ، حيث فرضت الرسوم الجمركية على الصادرات والواردات التجارية ، مما أدى إلى إيجاد مصدر اقتصادي آخر ساهم في تقوية البحرية العمانية .

د- إعادة فتح طريق الخليج التجاري :

ويعتبر من أهم الطرق الملاحية القديمة ، بين الشرق والغرب ، حيث يبدأ من الصين مروراً بجنوب شرق آسيا ، فالمحيط الهندي ، ثم يصعد شمالاً مروراً بعمان ، وينتهي بميناء الأبله في العراق ، وحيث أن السفن التجارية العمانية وغيرها لابد أن تمر بموانئ عمان ، كصحار ، ومسقط ومرباط وغيرها ، فلقد كانت العائدات التجارية كبيرة ، استفادت منها البحرية اليعربية ، خاصة أن الأسطول اليعربي له مهمتان ، تجارية وعسكرية .

هـ – الاهتمام بالتجارة :

لقد كان بعض الأئمة يشتركون بأنفسهم في الأعمال التجارية مقدمين بذلك المثل والقدوة لمن جاء بعدهم ، ولو أن هذا الأمر كان محل انتقاد من الناحية الدستورية [٩٥]، ويذكر العديد ممن أرخ للبحرية العمانية ، أن السفن

---

93 - لوكهارت ، المرجع السابق ، ص ٩٨ .

94 - تسمى في عمان ، العشور ، وهي عبارة عن رسوم تدفع لعبور سلعة ما ، وكانت تفرض حتى أثناء العبور بين المناطق الداخلية من عمان .

95 - السيار ، المرجع السابق ، ص ٧٢ .

التجارية كانت تزود بالمدافع والأسلحة الأخرى في وقت الحرب ، وتستخدم للنقل البحري والتجاري أثناء فترة السلم [96].

وتذكر الروايات التاريخية أنه نتيجة اهتمام اليعاربة بالتجارة ، فقد بعث مسؤول الشركة الهولندية في الهند – هندرك فان – برسالة إلى إمام عمان عام ١٦٦٥م يعرض عليه إقامة مقر للشركة في مسقط [97].

رابعاً : العوامل الحضارية :

لقد لعبت عمان دوراً حضارياً منذ القدم ، وقام العمانيون بالوساطة التجارية ، والحضارية بين شرق وغرب العالم القديم ، يدفعهم في ذلك حبهم للملاحة والمغامرة الجغرافية [98] ،ويتلخص دور العامل الحضاري ، في البحرية العمانية في عصر اليعاربة من خلال النقاط التالية :

الانفتاح الفكري والحضاري لأهل عمان حيث يرجع تاريخ عمان البحري إلى أقدم العصور، وقام العمانيون بارتياد البحار من أجل التبادل التجاري ، والاتصال بالشعوب الأخرى ،وكانوا من بين من سلك الطرق البحرية العالمية [99] ، وضربوا أروع الأمثلة في الجرأة والشجاعة ، وتميزوا بالأخلاق العالية ، وظلوا يجوبون البحار ، ويمخرون عباب المحيطات ، حتى أصبحوا أبطالاً لقصص ، وروايات ، تتناقلها الأجيال ، ويذكرهم الكثير من المؤرخين ، والرحالة [100] ،كذلك فإن ظهور المؤلفات البحرية في علم الملاحة البحرية ، أسهم بشكل كبير في إدخال العديد من التحسينات على الأجهزة الملاحية مثل ، الإسطرلاب و البوصلة وآلة الكمال و

---

96 - سلوت ، ب ،ج . عرب الخليج ١٦٠٢- ١٧٨٤م . ترجمة عايده خوري ، المجمع الثقافي ، أبوظبي ب.ت ، ص ١٩٧ .

97 - نوفل ، سيد . الأوضاع السياسية لإمارات الخليج العربي وجنوب الجزيرة ، ط٢ ، معهد الدراسات العربية ، القاهرة : ١٩٦١م ، ص ٤٢- ٤٣ .

98 - لوكهارت ، المرجع السابق ، ص ٩٠ .

99 - قاسم . جمال زكريا . دولة البوسعيد في عمان وشرق إفريقيا . مركز زايد للتراث والتاريخ ، أبو ظبي : ٢٠٠٠م ، ص ٢٧ .

100 - وزارة التراث . عمان في أمجادها البحرية . ص ٥-٦ .

خشبات ابن ماجد ، وإدخال طرق جديدة في صناعة السفن نتيجة التأثر بما تم تأليفه في هذا المجال [101] .

٢- مظاهر قوة البحرية العمانية في عصر اليعاربة :

لقد أدرك اليعاربة أهمية بناء أسطول بحري قوي، وأن التفوق البرتغالي عليهم سابقاً كان بسبب تفوق الأسطول البرتغالي قوة وعتاداً ، ومن هنا أصدر الإمام سلطان بن سيف اليعربي أوامره بضرورة بناء عدد من السفن لتصبح عمان قوة بحرية تضمن سلامة سواحلها ومناطق نفوذها في الخليج العربي ، والمحيط الهندي ، وأمر أيضاً بزيادة أعداد الجنود المنتسبين للبحرية اليعربية [102]، وبعد تحرير مسقط أصبحت الظروف مواتية لمنافسة الدول الأوروبية على تجارة الشرق ، وتكوين دولة عمانية آسيوية افريقية [103]، ويرجع البعض أسباب تطور البحرية العمانية إلى تأمين المواد اللازمة لصناعة السفن ، وأهمها الأخشاب التي كان يستورد معظمها من الهند ، وبناء نوع جديد من السفن الحربية مزودة بالمدافع لا تقل عن السفن البرتغالية ، وبذلك أصبحت البحرية العمانية في أوج قوتها خاصة خلال الفترة من ١٦٩٣- ١٧١٢ م [104] ، وبعد حوالي خمسين عاماً من إنشاء البحرية اليعربية ، أصبحت أقوى بحرية في المحيط الهندي ، وأدخلت الرعب في قلوب الأعداء ، وأصبح الأسطول العماني يتحمل مسؤولية حماية التجارة العالمية عبر البحار والمحيطات [105]. وفيما يلي أبرز مظاهر قوة البحرية العمانية في عصر اليعاربة :

---

101 - السيار ، المرجع السابق ، ص ٨٨ .
102 - مايلز ، المرجع السابق ، ص ٢٠٨ .
103 - مراد ، المرجع السابق ، ص٢٢- ٣٢ .
104 - وزارة الإعلام ، عمان في التاريخ ، المرجع السابق ، ص ٣٩٧- ٣٩٨ .
105 - عبدواني ، صادق حسن . الدولة العمانية نشأتها وازدهارها . حصاد ندوة الدراسات العمانية ، وزارة التراث والثقافة ، ط٢ ، ج ٢ ، مسقط : ١٩٨٠ م ، ص ٤٣ .

أ- **أشار بعض المؤرخين الأوروبيين** إلى أن العمانيين كانوا قادرين على بناء السفن الكبيرة ، ومواجهة أعدائهم ، وتأمين السواحل العمانية وغيرها ، وتمكنوا بفضل قوة أسطولهم من الحصول على الكثير من الغنائم ، وأنهم كانوا يستخدمون السفن التجارية والحربية معاً في الصراع ، من خلال هذه الحقيقة التاريخية يتضح لنا مدى تمتع العمانيين بإمكانيات كبيرة لصناعة السفن ، خاصة في تلك الفترة التي تتطلب فيها صناعة السفن المهارة والدقة ، وكذلك صعوبة الحصول على المواد الخام مثل الأخشاب المناسبة لبناء السفن ، ومدى قدرتهم على بناء السفن الكبيرة العابرة للمحيطات ، وتهيئتها لحمل الأسلحة كالمدافع ، إلى جانب الاستخدام المزدوج لتلك السفن في السلم والحرب .

ب-**ويصف آخر قوة البحرية العمانية بقوله** " ولم يكتف سلطان بن سيف بإجلائنا عن بلاده ، بل اجترأ على اقتفاء أثرنا حتى البلاد التابعة لنا ، إذ حاصر ممبسه ، وأزعجنا في مومباي ، وأسرت سفنه سفناً برتغالية كثيرة "[١٠٦] ، وهذا دليل واضح على قوة البحرية العمانية في تلك الفترة ، ومدى تسيدها في البحار والمحيطات لدرجة جعلت الأعداء يعترفون بقوة البحرية ، حيث استطاعت طردهم من عمان ، وتبعتهم في البحار والمحيطات ، واستولت على الكثير من مستعمرات البرتغاليين ومعاقلهم الحصينة في شرق إفريقيا ، وما سقوط ممباسا بيد البحرية العمانية سوى دليل على القوة الضاربة للبحرية في ذلك الوقت .

ج- **وصف رئيس الوكالة الهولندية** بمسقط البحرية العمانية عام ١٦٧٤م بأنها كانت تتكون من ١٥ – ١٦ سفينة ، ومزودة بمدافع يصل عددها ما بين ٩٠- ٩٥ مدفعاً ، وكان يشتغل في الأسطول العمال والملاحين والحمالين ، بالإضافة إلى ملاحين يستدعون في حالة الضرورة من أعمالهم في الصيد والتجارة[١٠٧] .

---

106 - جيان . وثائق تاريخية وجغرافية وتجارية عن افريقية الشرقية . ترجمة يوسف كمال ، ط١ القاهرة : ١٩٢٧ م ، ص ٢٥١- ٢٥٢ .

107 - سلوت ، المرجع السابق ، ص ١٩٧ .

ولهذا الوصف َدلائل تاريخية هامة توضح أهم جوانب القوة لدى البحرية العمانية في عهد اليعاربة ، حيث أن وجود حوالي ١٦ سفينة بهذا الحجم الكبير ، وقادرة على حمل ٩٥ مدفعاً ، فلنا أن نتخيل الوزن الكبير لتلك المدافع في سفينة واحدة ، بالإضافة إلى البحارة والمعدات الأخرى ،وهنا إشارة هامة أيضاً وهي تواجد خبرات بشرية متخصصة في شؤون قيادة البوارج الضخمة ، حيث يتم استدعاء هؤلاء الملاحين لقيادتها في زمن الحرب .وهناك معلومة أخرى لا تقل أهمية أيضا ، ألا وهي الاستخدام المزدوج للأسطول ، فلا يقتصر دوره في الحرب فقط بل يستخدم في زمن السلم أيضاً في التجارة وصيد الأسماك وهذا ما يتضح من النص السابق .

د- **وتشير المراجع التاريخية** إلى إرسال نائب ملك البرتغال في الهند ، رسالة إلى حكومته في البرتغال ، يخبرهم فيها بأن العمانيين تتطلب مواجهتهم إرسال أسطول كبير ليس لتدميرهم وإنما لمنعهم من مهاجمة ممبسه ، وأنهم قادرين على ذلك [١٠٨] ،وهذا دليل على القلق الكبير الذي سببته قوة البحرية العمانية للبرتغاليين ، حيث أن نائب الملك وهو الشخصية الثانية في البرتغال يعترف بمدى ما وصلت إليه البحرية العمانية من سطوة ونفوذ ، وأنها قادرة على ضرب المعاقل البرتغالية في المكان والزمان الذي يختاره العمانيون ، وهذا تفوق واضح وتحكم في مجريات الأحداث ، وأن مواجهة الأسطول العماني تتطلب إمكانيات كبيرة ، وهو يعترف أيضاً بأنه من المستحيل تدمير الأسطول العماني ، وأنهم في تلك المرحلة يحاولون إيقاف تقدم العمانيين عن أكبر معاقلهم في شرق إفريقيا وهي ممبسه .

---

108 - حنظل ، المرجع السابق ، ص ٣٤٥ .

هـ - **في عهد الإمام سيف بن سلطان الأول** كانت البحرية العمانية تتكون من ٢٨ سفينة متوسطة الحجم ، وعدد ١٠٠ سفينة صغيرة [١٠٩]، ولاشك أن تلك السفن كانت لها مميزات خاصة ، إذ كونها سفن شحن وإنزال ، إلا أنها ذات حمولات كبيرة ، ومهيأة للتزود بعدد كبير من المدافع ، والجنود ، ويلاحظ من خلال هذه المعلومة التاريخية تطور استراتيجي في البحرية العمانية ، حيث الاعتماد على نوعية السفن ، وليس عددها ، ويمكن أن نشبهها في عصرنا الحاضر بقوة التدخل السريع التي تعتمد على قوة النيران وسرعة الحركة ، وهذا ما ركز عليه الإمام سيف بن سلطان الأول عند تطويره للبحرية العمانية في تلك الفترة .

و- **وكذلك قام الإمام سيف بن سلطان الأول** بإنشاء قوات من الفرسان تشحن على المراكب ، وكانت عبارة عن قوات برمائية ، جلبت لها الخيول بواسطة السفن التي اجتاحت ساحل الهند الغربي ، وشرق إفريقيا [١١٠]، وتأكيداً على ما ذكر سابقاً من تطور البحرية العمانية في عهد الإمام سيف بن سلطان فيلاحظ اهتمام الإمام بنوعية الجنود الذين يحملون على المراكب ، فلم يعد يتم الاعتماد على جنود المشاة الذين اعتادوا القتال على البر ، بل أصبح جنود البحرية ذوي كفاءة عالية ، وتخصص في المعارك البحرية ، وهذا ما جعل الإمام يعتمد على الفرسان لضمان عنصر السرعة ، وخفة الحركة ، واستخدام الخيول لمباغتة العدو وسرعة الإنزال ، وهو ما يمكن تسميته حالياً بالحرب الخاطفة .

ز- **وتأكيداً على قوة البحرية في عصر اليعاربة**،قال أحد المؤرخين الأوروبيين: " وقد تحولت عمان في ظل اليعاربة إلى أكبر قوة بحرية غير أوروبية في مياه الشرق ، وما كاد ينتهي القرن السابع عشر الميلادي حتى تمكن الإمام سلطان بن سيف من طرد البرتغاليين من كل ممباسا ، وكلوا ، وبمبا ، وإرساء أول حكم

109 - السيار ، المرجع السابق ، ص ٩٧ .

110 - السيابي ، المرجع السابق ، ج٤ ، ص١٨٣ .

عماني لأفريقيا الشرقية[111] ، وهنا تأكيد على مدى فاعلية البحرية العمانية في تلك المرحلة الهامة ، واعتراف صريح بنفوذ العمانيين في شرق إفريقيا رغم بعد المسافة ، ولكن يلاحظ أيضاً معلومة خاطئة لهذا المؤرخ فالحكم العماني لتلك المناطق في شرق إفريقيا سبق قيام دولة اليعاربة ، حيث أسست العديد من القبائل العمانية التي هاجرت إلى هناك ممالك منذ العصور الأموية والعباسية .

ح- **وبلغت البحرية العمانية من القوة والفاعلية** ، لدرجة أن دولاً كبرى مثل بريطانيا قامت بمد يدها لليعاربة ، حيث أمد الأسطول الإنجليزي في ممباي الأسطول العماني بالذخيرة والبارود والمؤن وذلك لضرب المراكز البرتغالية على طول الساحل الغربي للهند [١١٢]، إن تعاون الإنجليز مع العمانيين في تلك الفترة له أهمية كبيرة من الناحية التاريخية ، حيث يؤكد انقلاب موازين القوى في المنطقة لصالح البحرية العمانية ، وبعد نظر من بريطانيا نحو أفول نجم البرتغاليين من المنطقة ، ومدى قوة العمانيين التي تتصاعد باستمرار ، وسيطرتهم على الطرق التجارية عصب الحياة الأوروبية في ذلك الوقت ، وأن المصالح البريطانية لا تتحقق إلا بالتحالف مع العمانيين ، وهذا دليل على التفوق البحري العماني وفاعليته .

ط- **وتذكر المصادر العمانية** ، أن الإمام سيف بن سلطان الأول ١٧١٢م – ١٧١٩م قد امتلك ٢٤ مركباً ، وأطلقت عليها مسميات مثل : الملك و الفلك و وكعب رأس والناصري والموافي[١١٣]، وقال الشاعر الحبسي في ذلك شعراً [١١٤] ، ونتيجة للتطور الكبير للبحرية العمانية في عهد الإمام سيف بن سلطان الأول اشتهرت العديد من المراكب العمانية الكبيرة ، وذلك للدور الهام الذي تقوم به

---

111 - جون .ب.كيلي ، بريطانيا والخليج (١٧٩٥-١٨٧٠م) .ترجمة محمد أمين ،وزارة التراث القومي والثقافة ، ج١ ، مصر : ١٩٧٩م ، ص ١٨ .
112 - مايلز ، المرجع السابق ، ص ٢٧١ .
113 - السالمي ، المصدر السابق ، ص ٦٢ .
114 - نفسه ، ص ١٠٦-١٠٧ .

كسفن إمداد وشحن إلى جانب قوتها التدميرية من خلال المدافع الضخمة التي تحملها ، وكانت بذلك مفخرة الأسطول العماني ورمز سطوته في البحار والمحيطات ، وتغنى بها عدد من الشعراء تخليداً لتلك السفن .

ي **وتحكم الأسطول العماني بمدخل الخليج العربي** ، لدرجة أنه يضرب أي سفينة لا تتبع الأوامر ، وذكر وكيل شركة الهند الإنجليزية برانغ ون Brang won:أن العمانيين دائماً ما يعرقلون حركة التجارة الفارسية ، ووصفهم بالطاعون وأنهم سيسيطرون على التجارة الهندية [١١٥] .

وهذا القلق الإنجليزي يعكس إلى حد كبير السيطرة الواضحة للأسطول العماني على التجارة في الخليج العربي ، حيث أن فارس فقدت هيمنتها على المنطقة ، وأن العمانيين سوف يسيطرون على تجارة المحيط الهندي وهم قادرين على ذلك في وقت قصير نظراً لتطور البحرية العمانية وتصميم العمانيين على إعادة أمجادهم البحرية التي فقدوها منذ الغزو البرتغالي لعمان عام ١٥٠٧م .

ك- **تميز الأسطول العماني بخفة الحركة ، والمناورة السريعة** ، جعله يقوم بغارات مفاجئة على المراكز البرتغالية ، وباستطاعته الحرب على عدة جبهات في نفس الوقت [١١٦]، ولقد اعتمد الأسطول العماني في عهد اليعاربة إستراتيجية الغارات المفاجئة ، وهذا يضمن للأسطول المبادرة وسرعة حسم المعارك ، حيث أن الأسطول يقاتل في أماكن بعيدة عن قواعده في عمان ، وبالتالي خوض معارك ضخمة في عرض البحر قد يفقده الكثير من المزايا الحربية مثل التموين وإعادة الانتشار عكس البرتغاليين الذين يسيطرون على عدد من الموانئ في الهند توفر لهم الإمداد والمناورة ،وأسلوب الحرب الخاطفة مكن البحرية العمانية من توزيع قطعها البحرية على عدة جبهات في الخليج والمحيط الهندي

115 - لوكهارت ، المرجع السابق ، ص ٩١ ؛ السيار ، المرجع السابق ، ص ٩٩ – ١٠٠ .

116 - العقاد ، صلاح . دور العرب والفرس في مكافحة الاستعمار البرتغالي في الخليج . حصاد ندوة الدراسات العمانية ، ج٤ ، وزارة التراث القومي والثقافة ، مسقط : ١٩٨٠ م ، ص ١٠١ .

وشرق إفريقيا ، مما أدى في نهاية المطاف إلى انهيار الروح المعنوية للبرتغاليين وتشجيع السكان المحليين على الثورة ضدهم .

ل- **وصف أحد الأوروبيين** البحرية العمانية أثناء زيارته لميناء مسقط عام ١٧٠٦م ويدعى شارلز لوكير : بأن العمانيين يمتلكون ٢٤ سفينة حربية ، و٢٠ سفينة تجارية ، وتحمل إحدى السفن الحربية ٧٠ مدفعاً ، وأن أصغر السفن كانت تحمل ٢٠ مدفعاً ، ويرفعون الرايات الحمر على صواري السفن [١١٧] ، ومن خلال التمعن في هذا النص التاريخي تظهر القوة الضاربة للأسطول العماني من حيث أعداد السفن والأسلحة ، ومدى التنظيم الدقيق من خلال الوحدات العسكرية ، ورفع الرايات على صواري السفن هو نوع من العرف العسكري البحري .

م- **كان للبحرية العمانية دور بارز في ازدهار عمان** في بداية القرن الثامن عشر الميلادي ، حيث امتد نفوذها إلى الخليج العربي ، وسواحل شرق إفريقيا ، وجنوب الجزيرة العربية ، وسيطرت البحرية العمانية على شرق الخليج العربي ووصل نفوذها إلى نهر الجانج [١١٨] ، ولاشك أن الإنجازات التي حققتها البحرية العمانية كانت رافداً اقتصادياً هاماً لعمان ، فقد توسعت رقعة الدولة وامتدت من الخليج العربي حتى مناطق الساحل الغربي للهند وصولاً إلى الساحل الشرقي لإفريقيا ، وكانت لها السيادة على التجارة مما أدى إلى قيام نهضة عمرانية وعلمية وزراعية في عمان ، وعادت لعمان هيبتها ومكانتها السابقة ، وكل ذلك من خلال الإسهام الكبير للبحرية العمانية في مسيرة التحرير والتنمية .

---

117 - العابد ، المرجع السابق ، ص ٤٣ .

118 - لاندن ، روبرت جيران . عمان منذ ١٨٥٦م مسيراً ومصيراً . ترجمة محمد أمين عبد الله ، وزارة التراث القومي والثقافة ، مسقط: ١٩٨٤م ، ص ٥١ .

٣- صناعة السفن العمانية في عصر اليعاربة :

أولاً : موانئ صناعة السفن في عمان :

إن تميز عمان بتلك السواحل الطويلة ، وتوفر الإمكانيات الاقتصادية ، والبشرية ، والاستقرار السياسي في عصر اليعاربة أدى إلى ازدهار صناعة السفن في عمان ، فلقد اشتهرت المدن الساحلية العمانية ، بصناعة السفن ، سواء التجارية أو الحربية ، ومن أهم تلك الموانئ :

١- ميناء صور :

تعتبر مدينة صور واحدة من أقدم الموانئ والمدن البحرية في العالم، وهي ميناء يقع على الساحل الشرقي على بعد ٣١٠كم من العاصمة مسقط ولعب ميناء صور دوراً حيوياً في المبادلات التجارية بين عمان وشرق إفريقيا والهند ، وكان محطة استيراد وتصدير مختلف البضائع .وكانت مدينة صور مركزاً مهماً لصناعة القوارب والسفن العابرة للمحيطات مثل البغلة والغنجة و تعتبر صناعة السفن في صور قديمة وموروثة ، وقد أجاد صانعي السفن الصوريين وأبدعوا لدرجة تثير المتأمل عند المقارنة بين نوع وحجم السفن التي كانت تصنع فيذلك الوقت من جهة وبدائية أدوات وأساليب الصناعة من جهة أخرى .[١١٩]

تأثرت صناعة السفن الصورية نتيجة للاتصال بالأساطيل الأوروبية الغازية كالبرتغاليين،حيث أدخلت إلى صناعة السفن في عمان بشكل خاص تغييرات جذرية تتجلى في استخدام المسامير الحديدية وفي تغيير مؤخرة السفينة حيث أصبحت مؤخرة بعض السفن مربعة وعريضة كما في حالة البغلة والغنجة . وصناعة السفن في صور ذات طابع عائلي موروث يكون صانع السفن -

---

119 - سار جنت . آر ، النشاط الملاحي العماني على الساحل العربي الجنوبي ، ندوة حصاد ، ج٦ ، مسقط : ١٩٨٠م ، ص ١٣٢ .

الوستاد - قد تعلمها من أحد أقاربه الذي كان قد اكتسبها هو كذلك عن أحد ممن سبقوه ويكتفي صانع السفن الصوري بالخبرة لإنجازه عمله ، كما أنه لا يستخدم التصاميم والرسومات الهندسية ، وباستطاعة الوستاد أحيانا أن يصنع سفينتين في وقت واحد ويختلف عدد العاملين في صناعة السفينة (الوساتدة) حسب حجم ونوع السفينة .

٢- **ميناء صحار :** وكانت صحار منذ أقدم العصور أحد أهم أسواق العرب، مثلها في ذلك مثل عكاظ ودومة الجندل وصنعاء، وهي مدينة ذات عمارة جميلة ، وأهلها ذوي تجارة وأموال ولا يكاد يعرف على شاطئ بحر فارس مدينة أكثر عمارة ومالا منها ، وقال عنها المقدسي بأنها : " بوابة الصين وخزانة الشرق والغرب "[١٢٠] ، وقال الإدريسي عن صحار: " ومدينة صحار على ضفة البحر الفارسي وهي أقدم مدن عمان وأكثرها أموالاً قديماً وحديثاً ويقصدها في كل سنة من تجار البلاد ما لا يحصى عددهم وإليها يجلب جميع بضائع اليمن ويتجهز منها بأنواع التجارات وأحوال أهلها واسعة ومتاجرهم مربحة وذات نخل كثير ومن الفواكه الموز والرمان والسفرجل وكثير من الثمار العجيبة الطيبة وكان في القديم من الزمان تسافر منها مراكب الصين "[١٢١].

٣- **ميناء مرباط :**من أهم موانئ صناعة السفن العمانية ، ويقع في جنوب عمان ، اشتهر بصناعة مراكب البتيل التجارية ، يطل على بحر العرب ،اشتهر الميناء كذلك بصناعة مركب السنبوق ، الذي كان يجوب السواحل الجنوبية لعمان لفترة طويلة .

---

120 - المقدسي ، أبو عبدالله محمد بن أبي بكر . أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم . ليدن : ١٩٠٦م ، ص ١١- ١٢ .

121 - الإدريسي . محمد بن محمد بن عبد الله . نزهة المشتاق في اختراق الآفاق ، المؤسسة الإيطالية للشرق الأقصى والأدنى ، ج١ ، نابولي : ب.ت ، ص ٤٨ .

٤- ميناء كمزار بمسندم[١٢٢] : ميناء يقع في شمال عمان ، يطل على بحر عمان ، وبالقرب من مضيق هرمز ، اشتهر بصناعة مركب الزاروق ، أشهر أنواع المراكب في شبه جزيرة مسندم .

٥- ميناء طاقة : من موانئ عمان الجنوبية الهامة ، يطل على بحر العرب ، وهو من موانئ الصيد والتجارة منذ القدم ، اشتهر هذا الميناء بصناعة مركب السنبوق .

٦- ميناء الأشخرة :أيضاً يقع على بحر العرب ، توجد به عدة ورش لصناعة القوارب الصغيرة ، كالهوري والشاشة .

ثانياً : موانئ صناعة السفن العمانية في الهند :

١-**ميناء كوجرات** : يعتبر من أشهر الموانئ الهندية ، ويقع شمال غرب الهند ، مواجهاً لبحر العرب ، وبحر عمان ،وساعد موقع الميناء في تجارة الميناء ، حيث ازدهرت التجارة مع العرب ، وخاصة العمانيين ، كان من بين الموانئ التي تم فيها بناء سفن البحرية العمانية في عهد اليعاربة [١٢٣] .

٢-**موانئ كمباي وديو والديبل** : لعبت هذه الموانئ دوراً حيوياً في العلاقات بين اليعاربة وأمراء الهند ، وتم عقد عدة اتفاقيات بين الطرفين ، خاصة مع حاكم مقاطعة بجوا الهندية من أجل بناء عدد من السفن الكبيرة ، ذات الطراز الأوروبي ، وكذلك توفير الأخشاب اللازمة لصناعة السفن في عمان [١٢٤] ، ويلخص لنا أحد المؤرخين العلاقة بين الهند وعمان في تلك الفترة ، ويدعى ابن فضل الله العمري : " وحسبك بلاد الهند .... ومن حديدها سيوفنا ، ومن بعض نباتها الزعفران ، وخيراتها موفورة ، وأسعارها رخيصة [١٢٥] " .

ثانياً : أنواع الأخشاب المستخدمة في صناعة السفن العمانية ، وأماكن جلبها :

اعتمدت صناعة السفن العمانية ، خصوصاً في عصر اليعاربة ، على أنواع عديدة من الأخشاب ، سواء المحلية منها ، أو تلك التي يتم استيرادها من الدول الأخرى ،وفي هذا الموضوع سوف يتم التطرق إلى الأخشاب المحلية التي

---

[122] Dionysius A .Agues ,Seafaring in the Arabian Gulf and Oman (the people of the Dhow) ,London, New York , Bahrain , P. 38

[123] - إبراهيم . عبد الفتاح . على طريق الهند . بغداد : ١٩٣٠ م ، ص ٢٩- ٣٠ .

[124] - نفسه ، ص ٣٠- ٣٢ .

[125] - العمري . فضل الله . مسالك الإبصار في ممالك الأمصار . دار الكتب المصرية ، ص ٥ .

مصدرها عدد من الأشجار التي تنبت في عمان ، والأنواع الأخرى من الأخشاب المستوردة .

١-**الأخشاب المحلية:** استخدم صناع السفن في عمان ، أنواع عديدة من الأخشاب التي تتوفر في عمان ، في عدد من مناطقها سواء الجبلية ، أو الساحلية ، ومن أمثلة تلك الأخشاب ما يلي :

أ- **خشب السدر** : والسدر عبارة عن شجرة تنبت في قيعان الأودية بعمان ، ويستخرج منها ثمر يسمى بالنبق ، ومنها أشجار معمرة ذات ارتفاعات عالية ، ويتميز خشبها بالقوة والمتانة .

ب- **خشب الغاف** [١٢٦]: يعتبر الغاف من أشهر الأشجار الجبلية ، والصحراوية ، ويعتبر من الأشجار المعمرة ، وتتميز أخشابه بالقوة ، والصلابة ، يستخدم في صناعة السفن ، خاصة تلك التي تستخدم لصيد الأسماك ، أو سفن الشحن الساحلية .

ج- **خشب القرط** [١٢٧] : القرط من أكثر الأشجار شيوعاً في عمان ، وذلك لاستخداماتها العديدة ، سواء للثمر الذي يستخدم في دباغة الجلود ، أو الخشب الذي يدخل في الكثير من الصناعات اليدوية العمانية ، وخاصة صناعة السفن موضوع الدراسة ، ولقد ذكرت شجرة القرط من قبل العديد من الرحالة الذين زاروا عمان .

د- **خشب السمر** : أما شجرة السمر ، فهي من الأشجار الصحراوية في عمان ، وذات ارتفاع منخفض ، ولها أخشاب صلبة وقوية ، تستخدم في العديد من الأغراض منها كوقود ، واستخدمت كذلك في صناعة السفن .

---

[126] - Dionysius , op.cit,P.35

[127] - Ibid , p33 .

هـ ـ **سعف النخيل :** ويستخرج من شجرة النخلة الشهيرة ، ويصنع من السعف مراكب الصيد الصغيرة ، مثل الشاشة ، وتستخدم أحياناً للنقل لمسافات قصيرة

و- خشب المانجروف : وهي قليلة بعمان ، ونادرة الاستخدام ، تم صنع بعض على السواحل .

المراكب الصغيرة منها ، وربما دخل هذا النوع من الخشب في صناعة بعض الأجزاء من تلك القوارب .

ز- الأخشاب المستوردة : استورد العمانيون الأخشاب من المناطق المجاورة ، وخاصة من الهند ، ومن ابرز تلك الأخشاب ما يلي :

ا- **خشب الساج :** من أجود أنواع الأخشاب في تلك الفترة ، ويتم استيراده من جنوب شرق آسيا ، ويتميز بالصلابة والقوة ، وكذلك بسهولة سحجه ، وحنيه ، وهو خشب شديد الاحتمال لا يؤذيه اتصاله بالحديد ، يتميز بالمرونة التي تسهل عملية استعماله ، إضافة إلى قدرته على البقاء طويلا في الماء[١٢٨] ، وتصنع منه السفن الكبيرة التي تستخدم في الأسفار البعيدة ، كالبغلة ، والغنجة على سبيل المثال .

ب-**أخشاب البنطيج والفيني والفنس والبنجلي ، والكرنج** وتدخل في صناعة أجزاء رئيسية من السفينة ، كالهيراب ، والشرائر ، وهذه الأخشاب تستورد جميعها من الهند ، وهناك نوع آخر يستورد من الصومال يسمى الميط .

ج- خشب المانجو : وهذا النوع من الأشجار ينبت على ساحل ملبار في الهند أو ساحل الهند الغربي ، وتصنع منه السفن الصغيرة الحجم والتي تستخدم للمسافات القصيرة [١٢٩] .

د- **خشب آني :** وهذا النوع من الأخشاب يشبه خشب الساج ، وبنفس الدرجة من القوة والصلابة ، وشجرته ضخمة ، وهو خشب سهل التصنيع ، ولكن من عيوبه

---

[128]- وزارة الإعلام ،عمان في التاريخ . المرجع السابق ، ص ٣٣٨ .

Dionisius, op.cit,P.18-22 [129]

أنه يتشقق إذا ما استخدمت فيه المسامير ، ورغم وجود قائمة هندية بالأخشاب الممنوع تصديرها ، إلا أن خشب الآني قد استثني منها [١٣٠].

هـ – خشب العنبة : وهو من الأخشاب التي تستورد من الهند وسيريلانكا ، ويتميز بصلابته ، وتصنع منه بعض المراكب في عمان .

ثالثاً : أنواع السفن العمانية في الفترة ما بين القرنين الثالث عشر والسابع عشر الميلاديين :

١- القنجة :

تأثر هذا النوع من السفن في تصميمه بالأسلوب الهندي ، ويشبه مركب الكوتيه الهندي ، ويفرق عنه فقط في النقوش والزخرفة ، وله مؤخرة مربعة ، فيها فتحات خلفية وممرات ، وحمولتها تتراوح بين ١٣٠ – ٣٠٠ طن ، وتستخدم للتجارة عبر المحيطات [١٣١] ، والزخرفة في القنجة عبارة عن نتوء صغير مستدير حفرت به دوائر متحدة المركز يعلوها عرف ثلاثي الأوراق ، وبهذا النتوء حلقة من حديد تحل محل منقار الببغاء في مركب الكوتيه الهندي ، ويعتبر العرف الثلاثي العلامة المميزة للقنجة ، ولهذا كان من السهل تحويل مركب الكوتيه الهندي إلى قنجة وذلك بتعديل شكل رأس المقدمة وإضافة حلية منقوشة إلى المؤخرة ، وتشترك القنجة مع البغلة في المؤخرة المربعة والتي تشبه مؤخرة مركب الغليون وبها فتحات خلفية وممرات ، وتزود القنجة بثلاثة صواري واشتهرت مدينة صور العمانية بصناعة هذا النوع من السفن .

٢- **سفينة البوم :** أصبح من المراكب الرئيسية لنقل البضائع والركاب في المحيط الهندي ، وإحدى القطع الهامة للأسطول العماني في عصر اليعاربة ، وهو متشابه من الأطراف ، تبلغ حمولته بين ٧٤ – ٤٠٠ طن ، ويتراوح طوله بين

---

130 - سفرن . تيم . رحلة السندباد ، ترجمة ، سامي عزيز ، مطابع سجل العرب ، مسقط : ١٩٨٥م ، ص ٣٢ .

131 - وزارة الإعلام ،عمان وتاريخها البحري .مسقط : ١٩٧٩م ، ص١٢٧- ١٣٠ .

٥٠ – ١٢٠ قدماً ، وعرضه بين ١٥- ٣٠ قدماً ، ويتميز بمقدمته المستقيمة [١٣٢] ، ولا يزال مركب البوم محتفظاً بشكله منذ ما قبل البرتغاليين ، ولا يعرف على وجه الدقة متى بدأت صناعة البوم في عمان وذلك بسبب أن هذا النوع من السفن انتقل من بلدان الخليج العربي إلى عمان . ويتميز البوم بمقدمته المستقيمة القائمة على زاوية ٤٥ درجة ، وتوجد على أطرافه رسوم بسيطة مطلية باللونين الأبيض والأسود ، ومقدمة البوم تزين بشكل وردة محفورة ومطلية بالألوان ، وكانت دفة مركب البوم يتم تحريكها بآلة توجيه معينة ، ويضاف إلى الشراع الكبير المائل شراع في المؤخرة وهناك أنواع من هذه المراكب لها ثلاثة صواري . أما مركب الشاشة : صغير الحجم يصل طوله عشرة أقدام، وتصنع من سعف النخيل ، مربوطة بالحبال المصنوعة من سعف النخيل ، أو النارجيل ، ويستخدم لصيد السمك خاصة على ساحل الباطنة ، ويتسع الشاشة لشخصين على الأكثر ، وعمره لا يزيد عن ٣ سنوات [١٣٣] ،ويستخدم الشاشة لصيد السمك ، وكذلك يصلح كحلقة وصل بين المراكب الراسية في الميناء لصغر حجمه ، ولكن عمر هذا النوع من المراكب قصير حيث لا يستطيع مقاومة الأملاح لمدة طويلة ، ولذلك كان الصيادين يمتلك كل واحد منهم اثنين أو أكثر من هذا النوع .

٣- **مركب البقارة :** يبلغ طوله من ٢٥ – ٣٥ قدم ، ويستخدم على ساحل الباطنة ، خاصة منطقة مجيس ،ويسمى أيضاً الشاحوف ، ويشبه مركب البتيل ، ويتميز عنه فقط بالمقدمة المستقيمة ، أما البتيل فمقدمته مدببة ، وتستخدم الخيوط في صنع هذا النوع من المراكب [١٣٤]. ويحتاج هذا النوع من المراكب إلى عدد من الجدافين يصل إلى ١٨ شخصاً ، وهو الأمر الذي كان سبباً في قلة شيوع هذا

---

133 - وزارة الإعلام ، المرجع السابق ، ص ١٥٢- ١٥٣ .

134 - وزارة الإعلام ،المرجع السابق ، ص ٣٤٧ .

المركب في المناطق الأخرى من عمان ، وكان يستخدم في صيد سمك السردين بشكل خاص .

٤- **سفينة البدن :** من أشهر السفن العمانية الساحلية ، تستخدم للنقل الداخلي بين الموانئ العمانية ، وصيد السمك ، تتراوح حمولتها بين ٢٠ – ١٠٠ طن . ويتميز بالصدر البارز ، وبمؤخرته العالية ، وتعتبر الدفة إحدى مميزاته حيث تتحرك على الماء بجهاز يدوي قديم مصنوع من الجذوع والحبال ، وهو من السفن قليلة العمق بالنسبة للغاطس ، ويذكر أنه باستطاعة ثلاثة من النجارين المهرة بناء البدن خلال شهر واحد فقط [١٣٥] ، ومركب البدن ليس له سطح ، بل يبطن بحصير مصنوع من سعف النخيل ، وشكله مسطح وخفيف الوزن عند مؤخرته ، ويصنع من القصب وسعف النخيل ، وبه صاري عمودي ، وكناك نوع آخر أكبر حجماً له صاريان ويسمى مركب العويسية ، ويحتاج هذا النوع من المراكب إلى عدد من البحارة يتراوح عددهم بين ٧- ١٠ أشخاص ولذلك اخذ استعماله يتناقص فيما بعد .

٥-**الهوري :** من أشهر السفن العمانية الصغيرة ، يستخدم للنقل للمسافات القصيرة ، طوله بين ١٠ – ٢٠ قدم ، وهو قارب صغير منحوت من جذوع الأشجار ، ويصنع من خشب العنبة المستورد من ساحل الملبار ، وأصل كلمة الهوري مأخوذ من اللغة الهندية،ويستخدم المجداف في اغلب الحالات للإبحار،وبه أضلاع تتراوح بين٣- ٨ أضلاع ، وكانت أخشابه تستورد من الهند ، وإذا رغب النجار في صناعة مركب من هذا النوع لصيد الأسماك فإنه يضيف إليه حاجزاً خلفياً ، وأضلاع يتراوح عددها بين ٣-٨ أضلاع ، وخشبة أو خشبتان تحت القاعدة وأخرى في المؤخرة ، وكان غالباً يستخدم في المناطق القريبة من الساحل ويحرك عن طريق المجداف ، وكذلك بالإمكان استخدام

135 - س.ب . مايلز ، المرجع السابق ، ص ٣٨٣- ٣٨٤ .

الصاري في تسيير هذا المركب ، وشكله الضيق يساعده على السير بسلاسة على سطح الماء رغم تخوف الصيادين من انقلابه في البحر ، وأطلق عليه السكان أحيانا اسم لنش [١٣٦].

٦- **السنبوق المخيط** : من أهم السفن العمانية ، ويوجد في ظفاروهو متشابه الطرفين ، ومزود بالشراع المربع ، ولذلك يعتبر من الأنواع القليلة من المراكب والتي تعود إلى فترة ما قبل مجيء البرتغاليين إلى عمان ، ومصدرأخشاب السنبوق المخيط هو شجرة العنبة ، وعرضه وسمكه متناسقان ، وتربط أجزاؤه بألياف النارجيل ، وطوله يتراوح ما بين ٢٥- ٤٠ قدماً ، وله دفة صغيرة ومجاديف وصار واحد فقط ، ويستخدم السنبوق في صيد الأسماك ويعمل به طاقم مكون من ٤-٨ أشخاص ، وهو من أفضل المراكب مقاومة للأمواج ، ويمكن رفعها إلى الشواطئ عندما لا تكون هناك حاجة لاستخدامها .

٧- **الشوعي** : وهي سفينة ساحلية ، اشتهرت بصناعتها مدينة صور ، وهي تستخدم لجميع الأغراض ، وتتميز بارتفاع منخفض ، ومؤخرة يحيط بها حاجز خشبي ،والشوعي لا يختلف عن السنبوق الخليجي الصغير إلا في حجمه ، فهو نادراً ما يتجاوز ١٥ طناً ، ومقدمته مستقيمة وينتهي رأسها أحياناً بانحناءة مزدوجة محدبة ، ويصعب تمييز الشوعي من السنبوق لأن صفاتهما متشابهة وتأثرت صناعته بالمراكب الأوروبية في القرن السادس عشر الميلادي ، وهو منخفض ومؤخرته يحيط بها حاجز من القضبان .

٨- **الجالبوت** : وهو مركب بني على الطراز الأوروبي ، وتعود تسميته إلى المركب البرتغالي " جالبوتا " ، ويتميز بمقدمته العمودية والمؤخرة العريضة ، وكان شائع الاستخدام في الخليج العربي في صيد السمك بينما استخدم في عمان في التجارة البحرية ، واشتهرت مدينة صور بصناعة هذا النوع من السفن ،

---

136 - مايلز ، المرجع السابق ، ص ٣٨٤ – ٣٨٥ .

ويبلغ طوله حوالي ٥٠ قدماً ، وتتراوح حمولته بين ٤٠- ٧٥ طناً ، وهو مزود بصار واحد فقط ، والدفة مثبتة في المؤخرة .

رابعاً : طريقة بناء المراكب في عمان :

كان العمانيون يستخدمون منذ قرون مضت الخيوط لربط أجزاء السفن المصنوعة من خشب الساج وهو خشب شديد الاحتمال لا يؤذيه اتصاله بالحديد ، يتميز بالمرونة التي تسهل عملية استعماله [١٣٧] ، إضافة إلى قدرته إلى البقاء طويلا في الماء حيث أنه يكاد يمتنع عن البلل ، ويمكنه البقاء في المياه أكثر مائتي عام ، ويستورد خشب الساج من الهند حيث يوجد هناك بوفرة .

أما الخيوط التي كان العمانيون يستخدموها في ربط أجزاء السفن المصنوعة من هذا الخشب فهي عبارة عن حبال مصنوعة من ألياف جوز الهند ، حيث كان العرب والفرس القدامى يستوردنها من الهند وجزرها ، أو يذهبون إلى مواطنه نفسها لبناء سفنهم هناك وهو ما كان يفعله العمانيون ،وللتعرف على طرق بناء المراكب في عمان فهذا وصف لطريقة بناء مركب السنبوق في ظفار ، حيث تتضح الأساليب المحلية المستخدمة في صناعة السفن حيث توجد طريقتان :

أولاً : طريقة استخدام الخيوط :

وتبدأ أولاً عملية بناء قاعدة المركب ، حيث تلصق الألواح مع بعضها بدون خياطة ، وقاعدة المركب تكون مستطيلة وتضيق من الطرفين لتناسب شكل المركب المراد صناعته ، وبعد ذلك يتم تثقيب حافة اللوح بثقوب تتباعد فيما بينها بمقدار ٢- ٣ بوصات ، ثم توضع شقوق عمودية بين الألواح حتى تتساوى الخياطة مع سطح هيكل المركب [١٣٨] .

137 - عبد العليم ، أنور . الملاحة وعلوم البحار عند العرب . سلسلة كتب ثقافية شهرية ، المجلس الوطني للثقافة والفنون والآداب ، الكويت : ١٩٧٩م ، ص ٢٩- ٣٢ .

138 - نفسه ، ص ٤٠- ٤٥ .

وأثناء الخياطة تتم أيضاً عملية قلفطة الأجزاء التي تم صنعها مباشرة والسبب في ذلك حمايتها من الأملاح والرطوبة أثناء عملية بناء المركب والتي تستغرق فترة طويلة قد تتعرض قاعدة السفينة إلى خطر التآكل والتلف أثناء تلك المدة ، والحبال المستخدمة في عملية بناء المراكب يتم فتلها من ألياف جوز الهند وتوضع بين الألواح بدقة متناهية حتى تلصق الألواح مع بعضها البعض ، وأما الخياطة فتتم كلها دفعة واحدة وتفصلها مسافات في اتجاهين متعاكسين [١٣٩].

وبعد الانتهاء من صناعة هيكل المركب تتم إضافة أضلاع خشبية أخرى على دفعات حسب طريقة السير في صناعة المركب ، ويتم تثبيت تلك الأضلاع بعقد من الليف يتم تمريرها في الثقوب ، حيث توضع عقدتان في كل ثقب ، ثم تتم إضافة دفة السفينة في مكان موازي لسطح الماء ويتم التحكم بها بواسطة حبال متصلة بحاجز خشبي في مؤخرة المركب .

ثانياً : طريقة استخدام المسامير :

تتشابه طريقة بناء المراكب بالمسامير في جميع بلدان الخليج العربي ، حيث يتم في البداية صناعة الهيكل وذلك برص الألواح من الحافة إلى الحافة بدون وجود تصميمات أو رسوم وإنما تعتمد على عامل الخبرة المتوارثة عند صناع المراكب [١٤٠] ،وتبدأ الخطوة الأولى بوضع القاعدة أو البيص ، ثم يتم نصب مقدمة ومؤخرة المركب ثم وضع فرزات في أعلى القاعدة وعلى جانبي خشبتي المقدمة والمؤخرة ويتم تثبيت خشبات المالك عليها [١٤١].

وبعد ذلك توضع ألواح الكمر والتي يختلف عددها باختلاف حجم المركب ، وتوضع في موقعها المحدد سلفاً ، ثم تدخل في فرزات المقدمة والمؤخرة وتوضع عليها مساند أو فرمات خارج الهيكل وذلك بقصد المحافظة على تماسك

---

139 - وزارة الإعلام ،المرجع السابق ، ص٣٥٠ .
140 - عبد العليم ، أنور ، المرجع السابق ، ص ٦٢ .
141 - وزارة الإعلام ، المرجع السابق ، ص ١٥٤- ١٥٦ .

تلك الألواح ،وبعد ذلك تصنع ما يعرف بالكفتوة وهي عبارة عن قطعة خشبية كبيرة تحيط بخشبات المالك ، وتوضع على الكفتوة أخشاب الأرضية وتسمى العطاف ، وتكون على شكل رقم ٧ ، وذلك لتلاءم شكل المركب ، وتدق عليها مسامير كبيرة حتى تصل إلى قاعدة المركب ، ثم يتم توصيل العطاف إلى التنكاسة وذلك لكي تستقر أضلاع الهيكل في مستوى الحاجز الأعلى والذي يطلق عليه الزبدرة ، أما الأضلاع الأخرى فلا توجد بها أخشاب للأرضية بل تنتهي في الكفتوة مباشرة ،وبعد ذلك يتم تثبيت الأحزمة العرضية فوق الأضلاع داخل الهيكل تحت مستوى الماء ، ثم تركب ألواح الهيكل وتثبت الأضلاع فوق مستوى الماء ، ويتم عمل ثقوب للمسامير حتى لا يتكسر الخشب ويتم لف المسمار بليف مغموس بالزيت قبل طرقه حتى يصبح رأس المسمار مستوياً مع سطح الخشب ،وبعد ذلك يتم تثبيت حزام آخر يتميز بسماكته وأحياناً تتم إضافة حزامين وذلك على مستوى سطح الماء ، ثم يتم وضع عدة ألواح فوق تلك الأحزمة والتي تسمى السلبيس ،وتلف الألواح حول المركب بغرض تقويته، ثم يضاف لوح داخلي آخر، ثم تفرش الألواح لتتساوى مع ألواح التقوية الداخلية والخارجية ثم يتم تركيب الحاجز الأعلى بعد ذلك [١٤٢] ، ثم تجرى عملية قلفطة الهيكل باستخدام مزيج من الليف أو القطن الخام منقوع بزيت السمك والمعروف بالصل أو بزيت جوز الهند أو زيت السمسم ، ويطلى الهيكل تحت مستوى الماء بطلاء يصنع من الزيت أو الدهن أو الصمغ ، وإضافة كمية من الجير لوقاية المركب من التآكل بفعل الملوحة ، أما الجزء العلوي من المركب فيطلى بزيت السمك بدون الجير ، أو بزيت نباتي يعطي الخشب بريقاً ولمعاناً [١٤٣] .

ثالثاً : صناعة الصواري أو الأشرعة : اشتهرت عدة مدن عمانية بصناعة الأقمشة التي تدخل في صناعة الشراع ، ومنها مطرح وصحار ومجيس ،

---

[142] - وزارة الإعلام ، المرجع السابق ، ص ١٥٨ .
[143] - نفسه ، ص ١٦٢ .

وطريقة تزويد المراكب بالحبال تتشابه في جميع الأنواع ، وتختلف في كميتها تبعاً لحجم المركب ، وتركب الصواري في القواعد ، وتصنع الأشرعة من ألياف جوز الهند ،ويتكون الشراع من عدة أجزاء منها الشفرة والوربة ويقصد بهما الضلع الأمامي وهو أصغر أضلاع الشراع ،ويتم صناعة كل شراع من عدة شرائح تخاط متوازية مع امتداد الوربة والشفرة ، هناك أنواع مختلفة من الأشرعة حسب الحاجة ، فالأشرعة الخاصة بالمراكب التجارية تكون اقل تسطيحاً وربتها أكبر عن أشرعة المراكب ذات الاستخدامات الأخرى [١٤٤] ،أما فرمل الشراع المثلث يكون عادة طويلاً بالمقارنة إلى الصاري والهيكل ، ويصنع من اكثر من قطعة خشبية ، وتثبت به قطعة خشبية أخرى من الوسط وذلك لتقويته ، ويوجد في تلك القطعة الخشبية ثقبان تثبت بهما الكنخة أو قرية الشراع بقصد منعها من الانزلاق على الفرمل ، وإذا كان الفرمل طويلاً أضيفت إليه قطعة أخرى لتقويته وتثبت في وسط القطعة الأولى [١٤٥] .

ثالثاً الأسماء التقليدية لأجزاء السفن الشراعية في تلك الفترة [١٤٦] :

١- البرد : وهو جانب من السفينة.

٢- البنديره : وهو العلم.

٣- البيص : وهو قاعدة السفينة.

٤- التريج : وهو آخر الألواح العليا ، التي تمتد من مقدمة السفينة ومؤخرتها .

٥- التفر : وهو مؤخرة السفينة.

٦- الجالي : وهو غطاء للمدخل إلى جوف السفينة والمسمى (بالخن).

---

144 - وزارة الإعلام ، المرجع السابق ، ص ١٦٥ .

145 - نفسه ، ص ١٦٤- ١٦٥ .

146 - شهاب ، حسن صالح . من تاريخ بحرية عمان التقليدية . ط١ ، مسقط : ٢٠٠١م ، ص ٥٢-٦٦ .

٧- الجامعة : وهي قطعة من الخشب الصلب بها أربعة بكرات تدور حول محور وتدخل بينها الحبال التي ترفع شراع السفينة (أي جامعة الحبال).

٨- الخراب: وهو حبل تربط به المرساة في سفن الغوص بحثاً عن اللؤلؤ .

٩- الخن : وهو مستودع السفينة الداخلي (جوف السفينة).

١٠- الدامن: وهو حبل في أسفل الطرف الخلفيّ للشراع لربطه وتثبيته في السفينة.

١١- الدركال : وهو عملية إصلاح السفن وصيانتها.

١٢- الدستور : وهو خشبة مستقيمة يربط بطرفها حبل اليوش وتحرك إلى أمام السفينة من أعلى لتأخذ طرف الشراع معها، وهذا مايعرف بنسخ الدستور.

١٣- اليوش : وهو طرف الشراع الأمامي القصير.

١٤- الدقل : وهو صاري السفينة ، وهناك الدقل العمودي، والدقل القلمي.

١٥- الدهمه : وهو أحد أطراف الشراع.

١٦- الدوار : وهو آلة تدار باليد وتستخدم لكي تطوى بها الحبال وتشد الأحمال.

١٧- الدوم : وهو طرف الشراع العلوي.

١٨- الديرة : وهي البوصلة.

١٩- الرقعة : وهي مؤخرة السفينة غير مدببة الطرف وعادة ما تكون منقوشة في السنبوق .

٢٠- الزولي : وهو صندوق خشبي نصف دائرة يستخدم كحمام معلق على جوانب السفينة [١٤٧].

---

147 - شهاب ، المرجع السابق ، ص ٦٨ .

الفصل الثاني : فن الملاحة عند العمانيين في عصر اليعاربة :

أولاً : وسائل وأدوات الملاحة عند العمانيين :

اعتمد البحارة العمانيين في تسيير سفنهم على عدد من الأساليب والوسائل الملاحية وهي :

١- **النجوم :** اعتمد العرب منذ القدم على النجوم للاهتداء بها في الصحراء واستخدموها كذلك في البحر لتكون عبارة عن قواعد وإرشادات بحرية قبل اختراع البوصلة البحرية [١٤٨] ، ونتيجة للاتصال الحضاري بين مختلف الشعوب في تلك الفترة ، فقد ظهرت أدوات ملاحية ذات اشتقاق عربي أو هندي أو فارسي أو يوناني ، وظلت النجوم وسيلة مهمة لربابنة السفن يهتدون بها في أسفارهم ليلاً [١٤٩] .

٢- **أدوات القياس :** وتشمل عدداً من الأدوات وأجهزة القياس مثل البوصلة وتسمى أيضاً الديرة ، والقياس والخرائط والإرشادات الملاحية ، وقد شاعت العديد من المصطلحات التي تطلق على أدوات التحكم في السفن الشراعية فالبوصلة ذات الأصل اليوناني كان أول مصطلح ظهر عند شعوب تلك الفترة وخاصة العرب ، وأطلق الإنجليز على أدوات القياس مصطلح الإسطرلاب واصلها يوناني ، وتعرف عند العرب بالديرة أو بيت الإبرة [١٥٠] ،وقد طور عرب الجنوب الديرة وجعلوها ١٢٨ اتجاهاً بدلاً من الاتجاهات السابقة والتي كانت ٣٦٠ اتجاهاً ، وفيما يلي وصفاً لمجموعة من أدوات القياس عند الملاحين العرب وهي :

أ- **الديرة :** وهو اسم أطلقه أصحاب السفن الشراعية على البوصلة ، وتوضع في مؤخرة السفينة في مكان يقال له الشتري أمام مقعد السكوني ، والديرة عبارة

---

[١٤٨] - وزارة الإعلام ،المرجع السابق ، ص٣٥٤ .
[١٤٩] - نفسه ، ص ١٤ .
[١٥٠] - شهاب ، من تاريخ بحرية عمان التقليدية ، ص ٥٤ .

عن قطعة من الورق المقوى مرسوم عليها اتجاهات النجوم ومواقعها المتعارف عليها عند ملاحي السفن[١٥١] .

ب- **ناليه :** ومعناها خريطة بلهجة عرب الجنوب ، وعادة ما يكون في السفن الشراعية الكبيرة مجموعة كبيرة من الخرائط يعتمدون عليها في سفرهم والرجوع إليها بين وقت وآخر لتصحيح مسار السفينة .

ج- **رحماني :** وهي عبارة عن مجموعة من الإرشادات البحرية وأصل الكلمة (راهنامة) وتعني سجل الطريق باللغة الفارسية .

د- **روزنامة :** وأصلها فارسي ، فلفظ روز معناه طريق ، ولفظ نامه معناه سجل وبذلك يكون معناها السجل اليومي والذي تسجل فيه بشكل يومي حركة السفن ، والأحداث التي تتعرض لها السفينة أثناء الرحلة أو مكان إقامتها لمدة عام كامل[١٥٢] .

هـ- **القياس :** وهو عبارة عن مقدار ارتفاع الكوكب من الأصابع عن الأفق إذا كان المركب يسير في الاتجاه المقابل للكوكب ، وهي طريقة بدائية ولكنها عملية يستخدمها الربابنة ذوي الخبرة والتجربة البحرية ،والأصبع هي وحدة القياس عند ربابنة السفن[١٥٣] .

و- **الإرشادات الملاحية :** وهي تلك النصائح التي حوتها الأراجيز والمنظومات الشعرية ، والتي تتحدث عن المجاري البحرية في أعالي البحار والجبال والتضاريس الأرضية والخلجان والشعاب الخطيرة المغمورة بالماء والأماكن الضحلة والساحلية التي توجد بها الصخور ومناطق التيارات البحرية ، والرياح

---

[١٥١] - الربيعي ، المرجع السابق ، ص ٨٥ .
[١٥٢] - شهاب ، من تاريخ بحرية عمان التقليدية ، ص ٥٦ .
[١٥٣] - شهاب ، نفسه ، ص ٦٤ .

، ومن أمثلة الأراجيز البحرية تلك التي خلفها لنا الملاح المشهور أحمد بن ماجد[154] .

ز- الساعة الرملية : وهي عبارة عن وعاء مصنوع من الزجاج ويملأ بالرمل ، وهو وسيلة لمعرفة الوقت.

ثانياً : طريقة العمل في السفينة :

تعتبر السفينة مجتمعاً مصغراً ، يحتاج أفرادها إلى تنظيم دقيق ، ومعرفة الواجبات والحقوق لكل فرد ، وذلك لتحقيق أهداف الرحلة والوصول إلى الجهة المنشودة ، ولتحقيق ذلك يوجد نظام وظيفي متعارف عليه لدى الملاحين العرب ، يستند إلى الرتب الوظيفية لكل فرد في السفينة [155].ومن الوظائف الشهيرة عند الملاحين ما يلي : جزوة السفينة :

ويقصد بها عمال السفينة أو فرقة عمال السفينة ، وهم جميع الركاب الذين يحملون على ظهر المركب .

١- **النوخذة :** وهو المسؤول الأول بالسفينة ، ويستأجر مال السفينة في العادة نوخذة لسفينته ، والنوخذة بدوره يقوم باستئجار الملاحين والبحارة ، وعادة يكون النوخذة هو مالك السفينة نفسه ، وهو المسؤول عن السفينة وتسيير دفتها ، ومسؤول عن دخلها وصرفياتها وعمليات الشحن والتفريغ والاتصال بالتجار والمراكز الجمركية . وللنوخذة السلطة في إصدار الأحكام في المسائل التي تحدث في السفينة ، بموجب قوانين البحر ويتمتع بهذه الصلاحيات على طول مدة الرحلة .

---

154 - وزارة الإعلام ،المرجع السابق ، ص ٣٦٠ .
155 - الربيعي ،المرجع السابق ، ص ٩٢ .

٢-**الوكيل :** وهو الشخص المسؤول عن تموين السفينة من الأكل والشرب ، والحطب ، وكل أدوات السفينة الصغيرة التي تتعلق بالتموين وأدوات المطبخ والأواني ، وتقدير المصاريف المالية للسفينة ، ويقوم بشراء مؤونة السفينة ، ويضع المقادير المطلوبة في التموين حسب طول الرحلة أو قصرها [١٥٦].

٣- **السكوني** : وهو اسم يطلق على الشخص الذي يتولى دفة السفينة ، وقيادتها أثناء الرحلة ، ويشترط فيه الخبرة ، وأن يكون حاصلاً على بحار أول قبل ذلك ، ولكل سفينة حوالي اثنان و ثلاثة سكونية يتناوبون قيادة السفينة ليلاً ونهاراً لساعات محددة ، ولهم صلاحيات على بحارة السفينة الذين هم في مرتبات أدنى[١٥٧] .

٤- **الكراني :** وتعني هذه الكلمة الكاتب ، والكراني هو كاتب السفينة ، وهو المسؤول عن جميع سجلات السفينة الخاصة بالشحن والتفريغ ن وحاصلات السفينة ن والدخل والمصروفات ، وكل الصرفيات التي تصرف للبحارة من قروض ، وكذلك مصروفات إصلاح السفينة وأدواتها ، وسجل جميع الأموال التي تشحن في السفينة باسم التجارة وتسليمها للبحارة ، والكراني يعمل تحت إمرة النوخذة [١٥٨].

٥- **الصرنج :** ويأتي الصرنج في المرتبة الثانية بعد النوخذة ، وكلمة الصرنج تعني الشخص المسؤول خط سير السفينة ، وهو من أصحاب الخبرة في الموانئ ودخولها ، وعلى دراية كاملة بأجزاء السفينة ، ويقوم النوخذة بمشاورة الصرنج أثناء سير السفينة ، ولذلك يطلق عليه أيضاً نوخذة البحر ، ويحل محل النوخذة في غيابه .

---

١٥٦ - شهاب ، من تاريخ بحرية عمان التقليدية ، ص٦٣ .
١٥٧ - شهاب ، نفسه ، ص ٦٥ .
١٥٨ - وزارة الإعلام ،المرجع السابق ، ص ٣٧٤ .

٦- **مقدم قدام** : وهو أحد البحارة الذين لهم خبرة طويلة في علوم البحر ، وعلى معرفة تامة بأجزاء السفينة ، ويتمتع بقوة الشخصية ، ويصبح هو المسؤول عن جميع أجزاء السفينة الخاصة بمقدمة السفينة من حبال وغيرها ، ويستلم أوامره من النوخذة والصرنج أو السكوني والوكيل ثم يمرر تلك الأوامر إلى البحارة [١٥٩]

٧- **بحارة أو بحرية** : من المتعارف عليه أن لكل سفينة بحارة ، وعددهم يتناسب مع حجم كل سفينة ، ويعملون داخل السفينة في عمليات الشحن والتفريغ وسير السفينة ، وإقامتها في الموانئ ، وحراستها أثناء السفر والإقامة ، وعليهم تنفيذ أوامر الأشخاص الذين هم أعلى مرتبة منهم ، ويتولون كذلك مهام رفع الشراع وتنزيله ، ويقدر عدد البحارة في السفن الكبيرة بين ٣٠ – ٤٠ بحاراً وينخفض العدد في السفن الصغيرة .

٨- **صغايرة درك** :وصغايرة الدرك اسم يطلق على الطباخين في السفينة ، ويقومون بتجهيز الأكل من خبز وسمك وقهوة وشاي ، وتوزيع الغذاء على جزوة السفينة ، ومرجع الطباخين في كل طلباتهم ومسؤولياتهم الوكيل،ولا يسمح لصغير درك النزول إلى البر والموانئ التي تمر بها السفينة ، ويقوم بتوصيل النوخذة والصرنج والبحارة إلى البر ويبقى في انتظارهم حتى عودتهم [١٦٠].

٩ - **الطحان** : وهو أحد بحارة السفينة وعمله هو طحن الحبوب التي يستلمها من وكيل السفينة ، فيقوم بطحنها وتجهيزها وتسليمها إلى صغير درك ليقوموا بوضعها في التنور ، والطحان ليست له مسؤوليات غير طحن الحبوب على الرحى وتسليمها لصغايرة الدرك فقط .

١٠- **صغايرة قرص** : وهم ليسوا من بحارة السفينة وإنما هم من الأولاد الصغار الذين لا تتجاوز أعمارهم العاشرة ، وعادة ما يسافرون مع أهلهم وبدون أجر ،

---

159 - بامطرف ، محمد عبد القادر . الرفيق النافع على دروب منظومتي الملاح باطايع . مطبعة السلام ، عدن : ١٩٧٢م ،ص ١٢ .

160 - بامطرف ، المرجع السابق ، ص ١٨ .

وإنما يعملون مقابل قوتهم [١٦١] ، وكان عدد من الأهالي يرسلون أولادهم مع البحارة ليتعلموا مهنة الإبحار ويتم تعيينهم كبحارة في المستقبل عندما يكبرون ، ولا يكلفون بأعمال شاقة وإنما يقتصر عملهم على تقديم الطعام والشراب للبحارة

١٢- **المعلم :** وهو ليس من جزوة السفينة ، بل هو شخص لديه الخبرة والكفاية في البحر ، وتتم الاستعانة به في بعض الأسفار الطويلة ، ولديه المعرفة بالمسافات والمقاييس البحرية والفلك [١٦٢] ، ويعطى أجرة محددة بعد الاتفاق مع نوخذة السفينة وينتهي العقد بعد انتهاء الرحلة مباشرة ، وعادة كان المعلم يستعان به في مرافقة السفن الكبيرة المتجهة إلى الهند وإفريقيا لحاجتها لخبرة هذا الشخص .

١٣- **الربان :** وهو الذي تكون له معرفة وخبرة بالموانئ وأعماقها ، وخبرة بالجبال ومعالم البر ومسمياتها ومعرفة بتسيير السفن على سواحل الجزيرة العربية ، ومنها إلى إفريقيا ، ولديه خبرة بالبوصلة [١٦٣] ، ويقوم النوخذة باستئجار الربان عندما يرغب في الإبحار إلى أماكن لا يستطيع النوخذة والصرنج معرفتها ، ومعرفة الربان أقل من المعلم .

ثالثاً : المعاملات المالية البحرية عند الملاحين العرب : اشتهرت العديد من العادات والتقاليد المتعلقة بالتنظيم المالي قبل وأثناء وبعد انتهاء الرحلات والأسفار التجارية عند العرب ومنها :

١- **القرض أو السلفة :** وهو قيام نوخذة السفينة بإعطاء من يريد من جزوة السفينة قرضاً أو سلفة من المال لمدة سنة كاملة ، ويبقى هذا القرض في ذمة الأجير ما دام هو راغب بالعمل في السفينة ، وما دام النوخذة راغباً فيه ، ولا دخل لهذا

---

[١٦١] - شهاب ، حسن صالح . فن الملاحة عند العرب . دار العودة ، بيروت : ١٩٨٢م ، ص ٥٩- ٧٨
[١٦٢] - شهاب ، من تاريخ بحرية عمان التقليدية ، ، ص ٦٦ .
[١٦٣] - نفسه ، ص ٨٠ .

القرض في أجرة البحار و يكون مقدار القرض بحسب أهمية البحار ومسؤولياته وخبرته ، وبمقدار الأسهم التي يحصل عليها في نهاية السنة البحرية .

٢- **التقاديم :** وكانت تدفع في العادة مبالغ مالية لكل بحار في السفينة أثناء السنة التي يعمل فيها ، وهذه المبالغ أو التقاديم تتوقف على شحن السفينة بالمال عند دخولها أي ميناء من الموانئ ويتم شحنها ، ففي هذه الحالة يجب على النوخذة أن يدفع للبحارة مبالغ معروفة ، أما إذا دخلت السفينة الميناء ولم تتمكن من شحن أية بضاعة فلا يدفع لهم تقاديم ، ويختلف مقدار التقاديم بحسب البلد المسافر إليه فكلما كان البلد قريباً قل مقدار التقاديم والعكس [١٦٤] .

٣- **أجرة جزوة السفينة :** وهو الأجرالذي يحصل عليه كل فرد من جزوة السفينة والمتفق عليه سلفاً ، ويطلق على هذا الر أجر بالأسهم ، فجميع حاصلات السفينة تسجل في سجل خاص بواسطة كاتب السفينة أو الكراني حتى نهاية السنة البحرية . وهناك سجل خاص يسجل فيه ما يصرف من مصروفات طوال السنة المالية وهو ما يعرف بالسركال ،وفي آخر كل سنة بحرية بعد دخول فصل الخريف وتوقف السفر بالبحر يقوم النوخذة بمحاسبة البحارة ، فيتم خصم قيمة الغذاء من أصل حاصل السفينة ، والباقي يقسم إلى قسمين ، القسم الأول يعطى لمالك السفينة ، والنصف الآخر يوزع على جزوة السفينة وفقاً لنظام الأسهم المتعارف عليه بين البحارة . وبعد معرفة كل واحد من جزوة السفينة نصيبه بعد خصم السركال أو الغذاء والشراب تخصم أيضاً مبالغ التقاديم التي استلمها أثناء السنة ، ويعطى له الباقي [١٦٥] . أما القرض أو السلفة فإنه لا يخصم على البحارة ما دام هو راغب في العمل في نفس السفينة في العام القادم ، أما إذا أراد الإنفصال فعليه دفع القرض ، وإذا لم يكن لديه المال يوثق لمدة محددة ، فإن لم

---

164 - شهاب ، حسن صالح . أضواء على تاريخ اليمن البحري . دار الفارابي ، بيروت : ١٩٧٧م ، ص ٥٥ .

165 - نفسه ، ص ٥٧ .

يسدد في تلك المدة يجوز لنوخذة السفينة أن يلزمه بالعمل في السفينة لسنة أخرى . أما الأسهم المقسمة بين جزوة السفينة فتوزع كالآتي [١٦٦] :

الوظيفة	عدد الأسهم
النوخذة	٤ أسهم
الصرنج	٣ أسهم
الوكيل	من سهمين إلى سهمين ونصف
السكوني	من سهمين إلا ربع إلى سهمين
الكراني	من سهمين إلا ربع إلى سهم ونصف
مقدم قدام	من سهمين إلا ربع إلى سهم ونصف

رابعاً :الطرق الملاحية ومواسم هبوب الرياح الموسمية عند الملاحين العمانيين:

اكتسب العمانيون خبرة عميقة بأساليب الأوروبيين في بناء المراكب والإبحار بها، وكانت هذه الخبرة العامل الأكبر في تمكنهم من إدخال تغييرات جوهرية على أساليب الملاحة العربية والأجهزة الملاحية المستخدمة ، بالإضافة إلى معرفتهم القديمة بمواسم هبوب الرياح الموسمية ، ولعبت موانئ ساحل عمان دوراً بارزاً في التجارة عبر تلك الطرق [١٦٧] ، و تم تقسيم الطرق الملاحية عند العمانيين إلى **ثلاثة طرق هي :**

١- **الطريق التجاري إلى الهند** : ويبدأ هذا الطريق من الموانئ العمانية ، حيث تنطلق المراكب من صحار ومسقط وقلهات في النصف الثاني من شهر نوفمبر وحتى النصف الأول من شهر ديسمبر ، ولقد اعتادت المراكب العمانية القيام

166- مجلة الفن والتراث ، العدد الثالث ، السنة الثانية ، دولة الإمارات العربية المتحدة : رجب ١٤١٧هـ/ ديسمبر ١٩٩٦م.

167 - اللواتيا ، مال الله بن علي ، ملامح من تاريخ عمان . مترجم عن اللغة الإنجليزية ، ط٥ ، وزارة التراث القومي والثقافة ، مسقط: ١٩٨٤م ، ص ١٩ .

برحلاتها إلى الهند بعد أن تهدأ الرياح الموسمية الجنوبية الغربية ، ومن ثم تبحر إلى الهند وتستغرق الرحلة حوالي أسبوعين حتى وصولها إلى سواحل الهند الغربية والذي عرف بساحل الملبار[١٦٨] ، أما الوقت الذي تستغرقه الرحلة من عمان إلى الهند ذهاباً وإياباً فيقدر بحوالي ثلاثة أشهر بما فيها فترات الاستراحة والتبادل التجاري ، أما طريق العودة فكان يجب على المراكب أن تغادر سواحل كوجيرات قبل أواخر شهر يونيو وهو وقت هبوب الرياح الموسمية الجنوبية الغربية شديدة العواصف خاصة قرب بمباي ، وعلى الرغم من تلك الصعوبات الملاحية التي تواجهها المراكب في طريق الهند التجاري ، إلا أنه كان ملائماً للملاحة الشراعية بين الساحل العماني وسواحل الهند الغربية ، فالسفن الشراعية التي اعتمد عليها العمانيون كانت تسافر في العام الواحد من قلهات ومسقط إلى كوجيرات إلى ما يقرب من أربع رحلات إذا لم تتوقف المراكب لفترات طويلة في الموانئ الهندية [١٦٩] .

وهناك طرق أخرى كانت المراكب القادمة من هرمز تسلكها في رحلاتها إلى الهند ، حيث تسير بمحاذاة سواحل السند ومكران حتى تصل إلى ميناء ديول أهم موانئ السند القديمة ، ومن هناك تنطلق جنوباً إلى رأس شبه جزيرة كمبايا ويعرف برأس زجد ، وتعبر المراكب إلى الشمال من رأس زجد وذلك لضحالة المياه وكثرة الصخور ، ولذلك كانت معظم المراكب تفضل أن تسلك الطريق الأول الذي يعبر السواحل العمانية لملائمته للملاحة وخلوه من الصخور التي تشكل خطراً كبيراً على المراكب [١٧٠].

٢- **الطريق التجاري إلى الصين :** أكدت المصادر التاريخية العربية والصينية وجود علاقات تجارية قديمة بين عمان والصين منذ أكثر من ١٥٠٠ سنة ، وتم

---

168 ـ عبد العليم ، المرجع السابق ، ص ٤٠ .
169 ـ اللواتيا، المرجع السابق ، ص ٢٥ .
170 ـ شهاب ، فن الملاحة عند العرب ، ص ٨٠ .

خلال تلك الفترة تبادل أنواع السلع التجارية بين البلدين ومنها اللبان والبخور والذي قدرت كميته حسب سجلات التجارة الصينية عام ١٠٧٧م والتي دخلت ميناء كانتون بالصين بلغت ٣٤٨،٦٧٣ جيناً (كل ٢ جين = كيلوغرام) وكانت عمان من أبرز مصدري اللبان إلى الصين [١٧١]. وتشير المصادر الصينية إلى وصول تاجر عماني إلى كانتون اسمه أبو عبيدة بن عبدالله بن القاسم وحددت رحلته إلى الصين خلال عام ١٣٣هـ / ٧٥٠م [١٧٢]، وكانت تجارته عبارة عن السجاد والقطن والصوف واللؤلؤ ويعود ببضائع الصين مثل : الأخشاب والمسك والحرير والخزف والصبار وغيرها . ومن أمثلة التجار العمانيين الذين تاجروا مع الصين التاجر الشيخ عبدالله والذي ولد في مدينة صحار واستقر بعد ذلك في كانتون بالصين وهو الذي كان من ضمن الوفد الذي قدم هدايا للإمبراطور الصيني سون شين زون [١٧٣]. وتوثقت العلاقات العمانية الصينية في القرن الخامس عشر الميلادي بالعالم العربي وخصوصاً عمان ، حيث وفد إليها وفد صيني يرأسه المندوب الصيني تشين هاي البحار الصيني المشهور وزار ظفار في تلك الفترة [١٧٤]. كانت المراكب التي تقوم بالرحلات الطويلة من العراق وعمان إلى الصين تأخذ حمولتها من سيراف ثم تعبر إلى ساحل الباطنة في عمان لتتزود بالمؤن ثم تتجه مباشرة غلى ساحل ملبار عن طريق الاستعانة بالرياح الموسمية الشمالية الشرقية [١٧٥].

وتصل المراكب إلى مدينة كولم ملي أو كويلون على ساحل الهند الغربي خلال شهر ديسمبر ، وهناك تنتظر لبعض الوقت حتى تهدأ عواصف الرياح الموسمية

---

171 ـ نانج ، هو . المعاملات بين الصين والعرب في العصر الوسيط . حصاد ندوة الدراسات العمانية ، ج٦ ، ص ٣٥ .

172 ـ تشانج ، زون يان . الإتصالات الودية المتبادلة بين الصين وعمان عبر التاريخ . وزارة التراث القومي والثقافة ، مسقط : ١٩٨٥م ، ص ٨ ؛ الهاشمي . البحرية العمانية خلال القرنين ١٦م و ١٧م . المرجع السابق ، ص ٥٨

173 ـ تشانج ، المرجع السابق ، ص ١٥ .

174 ـ نفسه ، ص ١٨ .

175 ـ الربيعي ، المرجع السابق ، ص ٩٨ .

الشمالية الشرقية في خليج البنغال . وخلال شهر يناير تكون المراكب قد عبرت كولم ملي وساحل سرنديب أو سيريلانكا متجهة إلى كلبار في شبه جزيرة الملايو ، وبعض المراكب تتوقف قبل ذلك في جزر نيكوبار لتتزود بالماء وبيع جزء من بضائعها هناك . ومن كلبار كانت المراكب تبحر إلى سومطرة وجاوه في اندونيسيا وبعضها يبحر من كلبار مباشرة عبر مضيق ملقا إلى بحر الصين الجنوبي بالاستعانة بالرياح الموسمية الشمالية الشرقية وذلك في شهري ابريل ومايو[١٧٦] . وبعد ذلك تواصل المراكب سيرها إلى سانفولاو وهانوي في فيتنام حتى تصل إلى مدينة خانفو أو كانتون في الصين حيث يعتبر هذا الميناء نهاية الرحلة رغم أن بعض المراكب كانت تواصل رحلتها حتى جنوب كوريا . وتقضي المراكب فترة الصيف في كانتون للتجارة ثم تبدأ رحلة العودة إلى الخليج العربي مع بداية هبوب الرياح الموسمية الشمالية الشرقية ، وقد استطاعت هذه السفن بأشرعتها المثلثة التغلب على العوائق الملاحية في تلك الفترة .

٣- الطريق التجاري إلى شرقي إفريقيا :

كان للبحر والملاحة البحرية العمانية دور كبير في تطور العلاقة بين عمان وشرقي إفريقيا ، حيث أشار كوبلاند Copland إلى أنه من الطبيعي أن تلفظ مسقط أهلها نحو البحار ، وأن البحارة العمانيين الماهرين قد بحثوا عن وسائل للثراء لا تقتصر على البر بل اندفعوا بكامل قوتهم نحو البحر وأصبحت لهم سطوة على الشاطئ الشرقي لإفريقيا وتكوين إمارات لهم في تلك البلاد[١٧٧] .

استقر العمانيون في الساحل الشرقي لإفريقيا وأسسوا إمارات عربية هناك وهي:

١- **إمارة بني الجلندى** والذين استقروا في بتا Pate ٧٥هـ / ٦٩٤م .

---

[176] - سفرن ، المرجع السابق ، ص ٦٢ .

180- Coupland ,R .East Africa and Its Invaders . London : 1956, PP.21,22 .

٢- **إمارة بني الحرث** ، وأسسوا إمارة على ساحل كينيا والصومال ويذكر أنهم أسسوا مدينة مقديشو الحالية [١٧٨].

٣- **إمارة بني نبهان** ، وبدأت بهجرة سليمان بن سليمان النبهاني مطلع القرن الثامن الهجري / الرابع عشر الميلادي إلى شرقي إفريقيا واستقر في بتا Pate وتزوج من ابنة ملكها .

ولقد أشاد العديد من الرحالة بالدور الحضاري والتأثير العربي على تلك المناطق ومن بين هؤلاء الرحالة جونستون Johnston حيث أشار إلى فضل العمانيين في إدخال زراعة الأرز وقصب السكر والقطن وعلموا الأفارقة استخدام الحصان والثور ونشروا الإسلام هناك جنباً إلى جنب مع إخوانهم من عرب شبه الجزيرة العربية [١٧٩].ارتبطت الرحلات التجارية البحرية إلى شرقي افريقيا ارتباطاً قوياً بعمان ، حيث أن عمان تحتل موقعاً نموذجياً للاستفادة من الرياح الشمالية الشرقية للوصول إلى هناك ، ومنذ القرن الرابع الهجري / العاشر الميلادي بدا واضحاً تفوق العمانيين في الإبحار إلى السواحل الشرقية لإفريقيا ، وبلغ هذا التفوق مداه في القرن السابع عشر الميلادي عندما أسس اليعاربة سلطانهم في تلك المناطق .

وكانت المراكب العمانية تبحر من مسقط وصور في منتصف شهر نوفمبر وأواخره لتقوم بالرحلة مع بداية الرياح الموسمية الشمالية الشرقية على الساحل الجنوبي لجزيرة العرب [١٨٠] . وكان الكثير من تلك المراكب يذهب إلى عدن باعتبارها ميناء تجارياً ويتجه عدد آخر من المراكب إلى الجنوب الغربي بعيداً عن الشواطئ بالقرب من الشحر، وكانت الرحلة بين سوقطرة ورأس

---

[178] - عبد الحليم ، رجب محمد . العمانيون والملاحة والتجارة ونشر الإسلام . مكتبة العلوم ، مسقط : ١٩٨٩م ، ص ١٩٣- ٢٥٣ ؛ وأنظر الهاشمي ، المرجع السابق ، ص ٦٠ .

[179] - حامد ، رؤوف عباس . العرب في إفريقيا : الجذور التاريخية والواقع المعاصر . دار الثقافة العربية ، القاهرة : ١٩٨٧م ، ص ١٣٢ .

[180] - وزارة الإعلام ، عمان وتاريخها البحري . مسقط : ١٩٧٩م ، ص ٩٢ – ٩٣ .

الغضروفي تنتهي عند أول مرفأ أفريقي ترسو فيه السفن ويسمى مرفأ هفون ، ومنه تتجه السفن إلى مقديشو الخاضعة للنفوذ العماني ، ثم تتجه المراكب إلى مركا وبراوه ثم مصب نهر جوبا ثم بته ولامو . ومن هناك كانت السفن تتجه جنوباً إلى زنجبار ممباسا ، وعلى الرغم من أن الرحلة من عمان إلى سواحل إفريقيا الشرقية لا تستغرق إلا ثلاثة أسابيع أو أربعة فقط ، إلا أن التوقف على الطريق كان يؤخر الرحلة حتى فبراير وهو موعد وصولها إلى زنجبار [١٨١] . وكانت المراكب تغادر زنجبار في منتصف أبريل مع أول بوادر هبوب الرياح الموسمية الجنوبية الغربية ، وتبحر عائدة بمحاذاة الساحل الأفريقي لمواصلة تجارتها مع الموانئ الأخرى ، وكان معدل ما تستغرقه الرحلة ذهاباً وإيابا من ستة أشهر إلى ثمانية .

خامساً : ازدهار تجارة عمان :

عرفت عمان منذ القدم بأسماء عديدة عكست أهميتها التجارية عند الحضارات والشعوب المجاورة ، فلقد عرفت عمان عند السومريين باسم أرض السفن (ماجان) وهذا ما دلت عليه الكتابات المسمارية في بلاد الرافدين حيث وضحت دور عمان في تجارة النحاس والأخشاب وغيرها من السلع ذات الجودة العالية والثمن المرتفع [١٨٢] . كان للعرب عامة ولعرب الخليج خاصة مراكز تجارية على طول السواحل التي تصل بين الخليج العربي والصين ، ونتيجة للتجارة النشطة انتشرت الجاليات العربية التي استقرت على امتداد تلك السواحل وقد استطاع العرب منذ أواخر القرن الثاني للهجرة أن يستقروا في ميناء خانفو إلى الجنوب من مدينة شنغهاي الصينية ، وكان لهم بسبب تعاون إمبراطور الصين قاض مسلم ، وسمح لهم بتبادل التجارة مع الصينيين ، ويحصلون على تصاريح تسمح لهم بالتنقل بحرية في المناطق الصينية بقصد التجارة .

---

[١٨١] - وزارة الإعلام ،عمان وتاريخها ، ص ٩٤ .
[١٨٢] - نفسه ، ص ١٤ .

وقد وصف عمان وتجارتها عدد من المؤرخين والجغرافيين ، فهذا الأصمعي يقول " الدنيا ثلاثة ، عمان والأبله وسيراف [١٨٣] " وقال المقدسي " من أراد التجارة فعليه باليمن أو عمان أو مصر [١٨٤] " . أما مدينة صحار العمانية فقد وصفها الإدريسي أنها أقدم مدن عمان ، وأكثرها أموالاً ، ومقصد التجار وتجلب إليها البضائع من اليمن ، وأن متاجرها مريحة [١٨٥] ، بينما وصفها الحميري بأنها مجتمع التجار ومنها يتجهز لكل بلدة وإلى بلاد الهند والصين [١٨٦] . وارتبط الإزدهار التجاري لعمان بكونها المركز الأساسي لتجارة الهند ودول جنوب آسيا وشرق إفريقيا حيث ازدهرت تجارة العود والصندل والعاج والرصاص وخشب الأبنوس والخزف والنارجيل ، وأن أبناء عمان يملكون زمام الملاحة في مياه الخليج العربي ويحتكرون تجارة التوابل في العالم طوال القرنين الثاني والثالث الهجريين [١٨٧] . وهكذا أصبح ربابنة البحر العمانيين ذائعي الصيت في معرفة المحيط الهندي وموانئه ورصدوا خطوطه ومواسم السفر إليه ووصلوا إلى أماكن بعيدة في إفريقيا حتى قيل أنه ليس لبلاد الزنج مراكب بل تدخل إليهم المراكب من عمان [١٨٨] . ولعبت مدينة كانتون دوراً تجارياً هاماً في التجارة العمانية عبر العصور ، فقد كان هذا الميناء المركز الرئيسي للتجارة العربية ، وكان مرفأ السفن ومجتمع تجارات العرب وأهل الصين [١٨٩] ، ويكاد يكون حكراً

183 - الأمين ، إسماعيل . العمانيون رواد البحر . ط١ ، لندن : ١٩٩٠م ، ص ٢٣ .

184 - المقدسي ، محمد بن أحمد . أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم . دار إحياء التراث العربي ، بيروت : ١٩٨٧م ، ص ٣٥ .

185 - الإدريسي ، محمد بن عبدالله . نزهة المشتاق في اختراق الآفاق . عالم الكتب ، بيروت : ١٩٨٩م ، ص ١٥٦ .

186 - الحميري ، محمد بن عبد المنعم . الروض المعطار في خبر الأقطار . تحقيق إحسان عباس ، ط٢ ، مكتبة لبنان ، بيروت : ١٩٨٤م ، ص ١١ .

187 - عبد العزيز ، سحر . تجارة عمان في الكارم وصداها . بحث نشر في أعمال ندوة العلاقات العمانية – المصرية ، وزارة التراث القومي والثقافة ، مسقط : ١٩٩٠م ، ج٢ ، ص ٩- ١٨ .

188 - ابن الوردي ، سراج الدين أبي حفص عمر بن المظفر . جريدة العجائب وفريد الغرائب ، ص ٥٠ ، نقلاً عن الهاشمي ، المرجع السابق ، ص ٦٢ .

189 - السيرافي ، أبو زيد الحسين . رحلة السيرافي . تحقيق عبدالله الحبشي ، ط١ ، المجمع الثقافي، أبو ظبي : ١٩٩٩م ، ص ٢٣ ، ٢٤ .

على سفن أهل سيراف وأهل عمان[190] ، وكانت سفن التجار من البصرة وسيراف وعمان تأتي إلى كانتون بالأمتعة والجهاز [191]. وبعد أن حدثت عدة ثورات في مدينة كانتون الصينية انتقل التجار العمانيون وغيرهم إلى مدينة تعرف ب قله) أو كله Kalah في جزيرة الملايو وهذا ما ذكره المسعودي بقوله " كان أهل سيراف وعمان من يختلف إلى بلاد كله[192] " . وعندما زار باربروسا Barbrosa عمان عام ١٥١١م قال عن عمان " أن العالم لم يعرف حتى الآن تجارة أوسع من تجارة هذا المكان أو أغنى[193] " وصنف آدم متز Adam Mets عمان في المرتبة الثالثة تجارياً بعد عدن وسيراف ثم البصرة والديبل وهرمز[194] .

السلع التجارية المصدرة من عمان والمستوردة من الخارج والمعاد تصديرها

كانت التجارة العمانية تشتمل على العديد من السلع الأساسية التي كان يتم تصديرها من عمان ومنها اللبان والمر والفضة والصمغ بينما يتم استيراد الأرز والمنسوجات والرصاص والسكر والتوابل من الخارج [195].

وعندما زار نيبور Carslen Niebuhr عمان عام ١٧٦٥م وتجول في أسواق مسقط ذكر أن العمانيين هم أفضل ملاحي الخليج العربي ، فهم يبعثون بنحو ٥٠ سفينة سنوياً إلى البصرة محملة شحنات من البن وأن عمان تنتج الجبن والشعير والعدس والعنب ، وتصدر كميات ضخمة من التمر سنوياً إلى مختلف دول العالم[196] . ومن بين السلع العمانية المصدرة الليمون والنحاس واللؤلؤ ، وأن خير

190- الأمين ، إسماعيل . المرجع السابق ، ص ٢٣ .
191 - المسعودي ، أبو الحسن علي بن الحسين . مروج الذهب ومعادن الجوهر . دار المعرفة ، بيروت : ١٩٨٢م ، ج١ ، ص ١٣٨
192 - المصدر نفسه ، ج ١ ، ص ١٩٧ .
193 - عبد العليم . المرجع السابق ، ص ٦٣ .
194 - متز ، آدم . الحضارة الإسلامية في القرن الرابع الهجري . ترجمة محمد عبد الهادي أبو ريدة ، دار الكتاب العربي ، بيروت: ب .ت ، ج٢ ، ص ٤٣٧ .
195 - الهاشمي ، المرجع السابق ، ص ٦٤ .
196 - بيدويل ، المرجع السابق ، ص ٣١ .

اللؤلؤ الصافي العماني المستوي الجسد ، الشديد التدحرج [١٩٧] ، ثم يأتي اللبان والخيول والإبل و الحنطة والشعير والزعفران والورد والمنسوجات الصوفية والمصنوعات الحديدية والفخارية والذهبية والفضية .

وكان الأفارقة يصنفون الموز إلى خمسة أنواع ، وكان أبرزها الموز العماني[١٩٨] ، وتصدر أغلب تلك السلع إلى شرقي إفريقيا والهند ثم بلاد فارس وبلدان الخليج العربي واليمن [١٩٩].ومن بين السلع المستوردة من الخارج والتي كانت تدر أرباحاً طائلة على خزينة الدولة [٢٠٠]، وثراء عدد من التجار يأتي معدن الذهب النفيس الذي كان يتم جلبه من شرق إفريقيا ، أما السلعة الثانية فكانت العاج الإفريقي والمستخدم في صناعة النرد والشطرنج وكان ميناء مقديشو وكلوه وسفالة أبرز محطات هذه السلعة . وكذلك كانت السفن العمانية تجلب من شرق إفريقيا العنبر وذلك لرواج بيعه في بلدان الخليج العربي[٢٠١] ، هذا إلى جانب سلع أخرى مثل : الحديد والجلود والأخشاب الثمينة مثل الأبنوس والصندل والساج [٢٠٢]. أما السلع التي كانت تستورد من بلاد الشرق كالهند والصين وغيرها فيأتي في مقدمتها الزجاج والمنسوجات الحريرية والمصنوعات النحاسية والخزف و أخشاب الساج والصنوبر والأرز ، أما البن فكانت عمان تستورده من اليمن والصومال .

ويروي عدد من الرحالة الأجانب شهادات هامة لمكانة الملاحين العمانيين ، حيث يذكر هنري كورتول عن رحلاته عام ١٧١٦م أن ملاحي عمان من أفضل

---

197 ـ الجاحظ ، أبو عثمان عمرو بن بحر . البيان والتبيين . بيروت : ب . ت ، ص ١٧ .

198 ـ الإدريسي ، المصدر السابق ، ج٢ ، ص ٦١ .

199 ـ آل حفيظ ، علي بن محسن . عروبة مصر القديمة وصلاتها التجارية بأرض اللبان . بحث نشر في أعمال ندوة العلاقات العمانية ـ المصرية ، ج١ ، ص ٥٨ .

200 ـ الأزكوي ، أبو جابر محمد بن جعفر . تاريخ عمان المقتبس من كتاب كشف الغمة الجامع لأخبار الأمة . تحقيق جبر محمود الفضيلات ، وزارة التراث القومي والثقافة ، ج٣ ، ص ١٣١ـ ١٤٠ .

201 ـ الشيخلي ، صباح إبراهيم . العلاقات التجارية بين الخليج العربي وشرق إفريقيا . مجلة الوثيقة ، العدد ١٣ ، ص ١٨٢

202 ـ المسعودي ، المصدر السابق ، ج٢ ، ص ٦ ؛ الهاشمي ، المرجع السابق ، ص ٦٥ .

الملاحين الذين التقى بهم ، وهم سود البشرة بوجه عام ، ويصدرون الأدوية والسجاد والجياد ، ويستوردون الفلفل والبنادق والأرز ، ويعيدون تصدير العاج الذي يجلبونه من موزنبيق على ظهر أساطيلهم التجارية [٢٠٣]. ورغم السيطرة البرتغالية على معظم الطرق التجارية منذ سيطرتهم على الخليج العربي وعمان عام ١٥٠٧م إلا أننا نجّد أن التجارة العمانية لم تنقطع تماماً عن المحيط الهندي ، حيث نجد إشارات تاريخية من عدد من الرحالة الغربيين ، فهذا هاربرت توماس Herbert Thomas يشير عام ١٦٢١م إلى الرواية التالية " استولى روبيك على سفينة تابعة لمسقط كانت على بعد ١٤ فرسخاً وتحمل ٤٢ من الخيول العربية الأصيلة ، و١٥٤ رجلاً من بينهم ٤٨ من البرتغال والباقون من مسقط ، أما السفينة البريطانية فقد استولت على ٧٧٠ قطعة من العملات الذهبية ، وحوالي ١٠ آلاف من العملات الفضية التي يساوي الواحد منها شلن (عملة انجليزية) [٢٠٤]" . أما الرحالة لانجستون Langston فقد وصف مسقط عام ١٦٩٦م في عهد الإمام سيف بن سلطان اليعربي بقوله :" كانت هناك وفرة في القمح والنبيذ والمر والبخور والبلح (التمر) والذهب واللؤلؤ [٢٠٥]". وتشير الروايات التاريخية إلى محاولات هولندية كثيرة لاستمالة أئمة عمان للدخول في تجارة بينية وجاءت تلك المحاولات بعد طرد البرتغاليين من عمان [٢٠٦].

203 - بيدويل ، المرجع السابق ، ص ٣٠ .
204 - الهاشمي . المرجع السابق ، ص ٦٥ ؛ بيدويل ، مرجع سابق ، ص ١٤ .
205 - بيدويل ، نفسه ، ص ٢٥-٢٦ .
206- سلوت ، ب-ج . عرب الخليج ١٦٠٢م – ١٧٨٤م . المرجع السابق ، ص ١٧٨-٢٠٠ ؛ أنظر أيضاً : الهاشمي ، المرجع السابق ، ص ٦٦ .

الفصل الثالث : الصراع العماني البرتغالي في عصر اليعاربة :

أولاً : أهم المعارك في الخليج العربي وبحر عمان :

يعتبر اندحار البرتغاليين من آخر معاقلهم في مسقط ، أكبر ضربة عسكرية وجهها العمانيون لهم ، الأمر الذي جعل هؤلاء الغزاة يبحثون لهم عن قواعد أخرى ، في الخليج العربي وعلى سواحل بلاد فارس ، وهم يمنون النفس بالعودة إلى عمان ولكن هيهات فالتاريخ لا يعيد نفسه إذا لم تتهيأ أسباب الانقسام السابقة . وهذا هو حال من لا يعرف مسيرة التاريخ ، ولا يحترم قوة الشعوب ومقدرتها على تغيير وجه التاريخ ، إضافة إلى ما ارتكبه المستعمرون من فضائع وجرائم جعلت شعوب المنطقة تتحين الفرص لطرد المستعمر والانتقام منه .

اهتم الإمام سلطان بن سيف الأول ببناء البحرية العمانية ، على أسس حديثة ومتطورة ، من حيث العدة والتسليح ، وكانت السفينة العربية التي استنجدت به بعد انتصاره في مسقط ، والقادمة من الساحل الغربي للخليج العربي ، أكبر رسالة للعمانيين على أنهم سوف يحملون راية الجهاد ، ليس فقط دفاعاً عن بلادهم ، وإنما لنصرة إخوانهم العرب أيضاً [٢٠٧]. وفي هذا دليل على وحدة الهدف لدى شعوب المنطقة ، حيث سرعان ما وصلت أخبار اندحار البرتغاليين في مسقط إلى باقي المناطق حتى أرسلت الوفود إلى إمام عمان لتخليصهم من البرتغاليين ، فوجد الإمام ذلك سبباً آخر في متابعة الجهاد لطرد المستعمر البرتغالي من جميع المناطق التي يحتلها ، وإعادة العلاقات الحضارية بين عمان وتلك المناطق بعد انقطاع دام لأكثر من قرن ونصف من الزمان .

نقل البرتغاليون قاعدتهم إلى جزيرة هانجام والتي تقع بالقرب من جزيرة قشم الفارسية ، وذلك بمشورة من الفرس ، إلا أن البرتغاليين رأوا أن خصب هي

---

[207] - جيان ، المرجع السابق ، ص ٦٥ .

المكان المناسب ، وذلك لقربه من البر العماني ، حيث ما زالوا يمنون النفس بالعودة إلى عمان [٢٠٨] . وفي هذا محاولة يائسة لاستعادة بعض ما فقدوه من مناطق إستراتيجية هامة في عمان والخليج العربي ، إلا أن قوتهم الحربية أصبحت لا تخيف العمانيين كما كانت منذ قرن ونصف بسبب الانقسام الداخلي ، فقد تغيرت الأحوال وأصبحت المبادرة بيد أهل عمان ، وأن عودة البرتغاليين إلى عمان هي ضرب من المستحيل . هاجمت البحرية العمانية البرتغاليين في خصب ، واستطاعت تحريرها وطرد البرتغاليين منها ، وتعتبر هذه المعركة أول اشتباك بحري مع البرتغاليين ، بعد تحرير مسقط [٢٠٩].

ولهذه المعركة نتائج هامة جداً على مستقبل الصراع مع البرتغاليين فيما بعد ومنها :

- أثبتت المعركة أن العمانيين قادرين على مواكبة الحروب البحرية الحديثة من خلال الهجوم المباغت وسرعة تحقيق النصر بأقل الخسائر .
- عكست نتائج المعركة مدى انهيار القوة البرتغالية وفقدانها لزمام المبادرة في الحرب .
- أثبتت المعركة مدى التصميم الكبير لدى العمانيين على إلحاق الهزيمة بالبرتغاليين في مختلف الظروف والأماكن .
- أوضحت وحدة القرار السياسي في قيادة الحرب وسرعة اتخاذ القرار وعدم التهاون في حماية سواحل وحدود عمان . وبسبب سقوط قاعدة البرتغاليين البحرية في خصب ، أرسل نائب ملك البرتغال في الهند ، ويدعى دوم فيلبيDoom Filbi) ، عدداً من السفن الحربية ، إلى عمان ، وكانت الحملة تتكون من سبع سفن ، وكان البرتغاليون يحاولون التحالف مع الفرس ضد العمانيين ، إلا أنهم فشلوا في ذلك .

---

208 ـ لوريمر ، المرجع السابق ، ج١ ، مجلد ٢ ، ص ٤١ .
209 ـ العابد ، المرجع السابق ، ص ٣٩ .

وهذا دليل آخر على بداية انحسار الوجود البرتغالي في الخليج العربي ، حيث يتضح رغبة جميع شعوب المنطقة على التخلص من البرتغاليين الذين أذاقوا تلك الشعوب أشد أنواع البطش والتنكيل ، وحرموهم من موارد التجارة شريان الحياة في تلك الفترة . تقابل الطرفان ، العماني والبرتغالي بالقرب من جزيرة كونج ، والتي تقع على ساحل مقاطعة كونج في فارس ، وانتهت المعركة بانتصار البحرية العمانية ،وهنا تتضح الثقة الكبيرة لدى العمانيين ، وتصميمهم على عدم إعطاء البرتغاليين أية فرصة لتجميع قواتهم ومحاولة الهجوم على عمان من جديد . ولم تجدي نفعاً المحاولة الأخرى للبرتغاليين ، والمتمثلة في الحملة البحرية والمكونة من خمس سفن حربية ، وثلاث سفن صغيرة من استرداد مسقط ، حيث اصطدمت بالتحصينات العمانية ، وقوة البحرية اليعربية [٢١٠] .

ويلاحظ من خلال الأحداث السابقة ، أن هنالك عوامل هامة ، رجحت كفة العمانيين في المعارك ، على الرغم من قوة العدو وعتاده ، منها الحماس الديني والرغبة في الجهاد ، إلى جانب الكراهية الكبيرة في نفوس العمانيين من جراء المعاملة الوحشية التي اتبعها البرتغاليون أثناء احتلالهم لعمان ، وهذا ما نجده واضحاً من خلال الشعر العماني الذي يصور أحداث تلك الفترة [٢١١]. لقد شكلت القواعد البرتغالية في المناطق القريبة من عمان مشكلة كبيرة للعمانيين ، وذلك لسهولة الإمدادات العسكرية والمؤن التي يحصل عليها البرتغاليون من تلك القواعد واستخدامها في شن الهجمات المتكررة على السواحل العمانية فقد قام البرتغاليون عام ١٦٦٩م بشن سلسلة من الهجمات على السواحل العمانية ، انطلاقاً من قواعدهم البحرية في اليمن ، فقام الأسطول العماني في نفس السنة

---

210 - ويلسون . المرجع السابق ، ص ١٣١ .
211 - ابن قيصر . المصدر السابق ، ص ٥ .

بمهاجمة البرتغاليين في عدن ، ومخا ، واستولى على بعض الغنائم منها ثلاثة مراكب برتغالية ، ومقتل عدد من جنودهم [٢١٢] .

كانت تلك الهجمات تؤدي في بعض الأحيان إلى توتر العلاقات بين عمان وتلك المناطق وذلك للأضرار الاقتصادية التي تلحق بها جراء المعارك ، ولكن سرعان ما اتفق الجميع على ضرورة إخراج المستعمر من المنطقة واعتباره العدو الأول لجميع شعوب المنطقة ، وضرورة التعاون لتحقيق ذلك الهدف .

انتقلت بعد ذلك البحرية العمانية إلى مرحلة الهجوم والمبادرة بضربات استباقية على البرتغاليين الذين لم تتوقف محاولاتهم للهجوم على عمان والمناطق المجاورة ، ومن أجل ذلك حاصرت البحرية العمانية في عام ١٦٦٩م ، قلعة جزيرة قشم الفارسية ، وبدون تحقيق نتائج حاسمة [٢١٣] .

ويلاحظ في تلك الفترة قيام الطرفين المتحاربين بحشود عسكرية بحرية كبيرة ، وربما يرجع السبب في ذلك إلى رغبة كل طرف بإلحاق هزيمة كبيرة ، وتحقيق نصر حاسم على الطرف الآخر . ومما يدل على ذلك تجهيز البرتغاليون في صيف عام ١٠٨٠هـ / ١٦٦٩م حملة بحرية ، تتكون من عشر سفن حربية ، بقيادة دوم كيرونيمو مانويل (Doom Manuel) ووصلت الحملة بندر عباس ، وهناك اصطدمت الحملة بالأسطول العماني المكون من ٢٥ سفينة ، وقتل عدد كبير من الطرفين المتحاربين . ومن خلال نتائج هذه المعركة يلاحظ أن هناك نوع من التكافؤ في القوة ، يدل على ذلك عدم احراز نصر حاسم لأي طرف ، ولهذا السبب لجأ البرتغاليين إلى أسلوب القرصنة البحرية على السفن التجارية العمانية ففي أغسطس عام ١٦٧٢م قام البرتغاليون بمهاجمة السفن العمانية التجارية ، والتي كانت متجهة للبصرة ، والاستيلاء على حمولتها ، ثم تلاها عقد

212 - السيار . المرجع السابق ، ص ٢٩ .
213 - نفسه ، ص ٩٥ .

هدنة سلمية بين الطرفين ، لمدة ٦ أشهر ، وكان ذلك في ٢٤ سبتمبر ١٦٧٢م في مدينة صحار في عمان[214] ، ولم تكن بنود الهدنة في صالح البرتغاليين الطامعين في العودة لاستعمار المنطقة من جديد ، لذلك فقد أرسلت البرتغال عام ١٦٧٣م عدد من السفن لاحتلال مسقط ، ولكنها اكتفت باستعراض قوتها قرب مدينة سداب ، وذلك لمناعة وقوة التحصينات العمانية .يلاحظ بعد ذلك اتخاذ البرتغاليين أسلوباً دفاعياً ، فقد اقتصرت هجماتهم في محاولة حماية بعض مراكزهم في الهند وشرق إفريقيا ، ويتضح ذلك من خلال إرسال حملة برتغالية إلى الخليج عام ١٦٧٨م ، بسبب هجمات عمانية على السفن البرتغالية التجارية ، والمتجهة إلى بلدان الخليج العربي ، إلا أن الحملة غيرت وجهتها إلى شرق إفريقيا لصد الهجمات العمانية هناك [215] .

استطاع الإمام سلطان بن سيف الثاني من الاستفادة من التفوق البحري العماني فقام في عام ١٧١٥م بترميم القطع البحرية المتضررة ، واستكمال النقص في الأسلحة ، والعناصر البشرية ، ثم أرسل أسطولاً سيطر به على جزيرة لاراك وذلك لقطع خطوط مواصلات البرتغاليين ، بين الهند وفارس ، ونجح أيضاً في ضم جزيرة قشن الفارسية . ولتأمين خطوط الإمداد ، وضمان حرية التجارة في الخليج العربي فقد أرسل الإمام سلطان بن سيف الثاني عدد من الحملات البحرية لضم المناطق التي كان يسيطر عليها البرتغاليون في الخليج العربي ومن بينها البحرين وهرمز ، حيث هاجمت البحرية العمانية عام ١٧١٧م كلا من جزر البحرين ، وهرمز ، و لاراك ، وهاجمت الساحل الفارسي ، ووقفت هناك بالمرصاد للبرتغاليين والفرس دون أن يجرؤ أحد لمهاجمتها [216] .

---

214 ـ العجيلي ، المرجع السابق ، ص ٧٠ ـ ٧١ .
215 ـ نفسه ، ص ٨٨ .
216 ـ علي ، المرجع السابق ، ص ١٠٤ـ ١٠٥ .

ورأى الإمام سلطان بن سيف الثاني ضرورة تواجد حاميات عسكرية في تلك المناطق ، حيث أصبحت للبحرية العمانية حامية دائمة في البحرين منذ عام ١٧١٨م ، و استطاعت ملئ الفراغ الذي تركه الفرس ، بسبب ضعف قوتهم البحرية [٢١٧] . وللدلالة على الأهمية الكبيرة التي أولاها الإمام سلطان بن سيف الثاني فقد وصف أحد المؤرخين تلك الجهود بقوله : " إن الإمام قام واستقام ، وجاهد الأعداء في البر والبحر ، وحارب العجم ، في مواضع شتى ، وأخرجهم من بلدانهم ، ودمرهم في أوطانهم ، وأخذ البحرين والقشم ، ولارك ، وهرمز [٢١٨] . ومن خلال الصراع العماني البرتغالي في الخليج العربي تتضح عدد من الملاحظات الهامة وهي :

- ضراوة المعارك في تلك المنطقة وذلك لأهمية الخليج الإستراتيجية والاقتصادية إن الذي يسيطر على الخليج العربي يمتلك زمام المبادرة الحربية في المناطق الأخرى ، لما يوفره الخليج من إمدادات عسكرية ومؤن للأسطول ، إلى جانب تحكم الخليج العربي في مداخل بحار هامة مثل بحر العرب ومنه إلى المحيط الهندي ، وفي الشمال يمثل مضيق هرمز مفتاحاً هاماً للخليج العربي بالإضافة إلى تصميم الأئمة في عمان على ضرورة التواجد العسكري في الموانئ الهامة في الخليج وذلك لقطع الطريق على البرتغاليين إذا ما حاولوا العودة إلى عمان من جديد .

ثانياً : المعارك في المحيط الهندي : تعرضت المراكز البرتغالية في الهند لهجمات شنها العمانيون ، حيث استطاعت البحرية العمانية من تتبع البرتغاليين ، عبر البحار وأنزلت بهم هزائم قاسية ، جعلتهم يفقدون تلك المكانة التي وصلوا إليها من قبل في المحيط الهندي [٢١٩]. ولاشك أن مقدرة العمانيين على الوصول

---

217 ـ سلوت ، المرجع السابق ، ص ٢٣٥ .
218 ـ الأزكوي ، المصدر السابق ، ص ١١٣ .
219 ـ قاسم ، المرجع السابق ، ص ١٠٧ .

إلى موانئ المحيط الهندي يعد انجازاً عسكرياً كبيراً ، وجرأة كبيرة من البحرية العمانية وملاحيها لمواجهة أقوى الأساطيل الأوروبية في تلك الفترة وهو الأسطول البرتغالي ، وبخاصة أنهم يواجهون عدواً في أعالي البحار يفوقهم عدداً وعتاداً . وكانت أول الحملات العمانية تلك التي أرسلت عام ١٠٦٥هـ / ١٦٥٥م ، إلى ضرب المعاقل البرتغالية في غرب الهند ، ونتج عنها حصول العمانيين على بعض الغنائم من البرتغاليين [٢٢٠] . وكعادة الضربات العسكرية الأولى دائماً ما تكون لها أهداف محددة بقصد معرفة مكامن قوة العدو ، واختبار تحصيناته الدفاعية ، إلى جانب زعزعة الروح المعنوية للقوات المعادية ، ولقد نجحت البحرية العمانية في زرع الرعب في نفوس البرتغاليين ، وقضت مضاجعهم في المراكز التي كانوا يحتلونها على الساحل الغربي للهند ، والاستيلاء على بعض الغنائم دليل واضح على عنصر المباغتة والهجوم الخاطف الذي برع فيه العمانيون في قتالهم للبرتغاليين واستمرت البحرية العمانية في ضرباتها للقواعد البرتغالية في الهند فهاجمت جزيرة قرب بومباي ، عام ١٠٧٢هـ/ ١٦٦١م ، ودمرت قاعدة للبرتغاليين ، وكبدتهم خسائر في الجنود ، كما عادت ببعض الغنائم .

ويلاحظ هنا قوة الهجمات العمانية ، حيث تميزت بالقوة التدميرية وذلك بهدف إضعاف الأسطول البرتغالي ، وحرمانه من أهم مصادر القوة لديه وهي القواعد التي توفر الإمدادات اللازمة لتمويل الأسطول بالماء والغذاء والسلاح . ونتيجة لتلك الضربات الموجعة التي تلقاها الأسطول البرتغالي في عدد من قواعده الهامة في الهند ، صمم نائب ملك البرتغال في الهند على الانتقام من العمانيين فأرسل حملة بحرية تكونت من ٨ سفن خربية وما بين ٤٠ – ٦٠ قارباً صغيراً ،

---

[220] - السيار . المرجع السابق ، ص ٩٣ .

ولكن الحملة فشلت وعادت أدراجها [٢٢١]. وهنا يتضح مدى الضعف والتخبط الذي وصل إليه البرتغاليون في تلك الفترة نتيجة للهجمات العمانية المركزة والتي أثرت على البرتغاليين من الناحية التنظيمية والاستعداد الجيد للحروب ، فنجد أن حملاتهم تفتقر إلى وضوح الهدف وفقدان التركيز وهذا دليل على نجاح الأسطول العماني في شل فاعلية القدرة الهجومية للأسطول البرتغالي .

ونتيجة لتلك الانتصارات التي حققها الأسطول العماني فقد استمر العمانيون في القيام بهجمات متكررة على البرتغاليين قرب السواحل اليمنية ، مما اضطرهم إلى الانسحاب إلى مضيق باب المندب في قاعدتهم هناك على مدخل البحر الأحمر [٢٢٢]. ويلاحظ من خلال الهجمات التي شنها الأسطول العماني فيما بعد أنها تتميز بالجرأة ومحاولة التوغل في البر ، والقيام بعمليات إنزال بحري بقصد احتلال المواقع لبعض الوقت ، وهذا تطور واضح في اكتساب البحرية العمانية الناشئة لأساليب الحروب الحديثة ، وذلك نتيجة استفادتها من التطور في السلاح وأساليب القتال . ولقد اتضح ذلك من خلال حملة بحرية عمانية ، على مدينة ديو الساحلية ، في نوفمبر ١٦٦٨م ، وهي مدينة تقع على الساحل الغربي للهند ، واستطاع جنود الحملة من التوغل فيها ، وقتل معظم أفراد الحامية البرتغالية ،بعد نجاح حصار القلعة ، والسيطرة عليها ، وكذلك تم الحصول على بعض الغنائم [٢٢٣] . وهنا نلمس بوضوح الاستعداد الجيد للحملة من قبل العمانيين ، ووضوح أهدافها وذلك اتضح من خلال نجاح حصار القلعة وسقوطها والذي حتماً يتطلب وسائل وتجهيزات قد توقعها العمانيون من قبل وهذا نجاح على مستوى التخطيط والتنفيذ للحروب البحرية الحديثة . ويبدو أن هذا الانتصار العماني في ديو قد أفقد البرتغاليين زمام المبادرة وشل حركتهم بالقيام بهجوم

---

221 ـ العجيلي ، المرجع السابق ، ص ٦٨ .

222 ـ الحبشي . عبد الله بن محمد . البرتغاليون على ساحل البحر الأحمر . مجلة العرب ، س٩ ، ج١ ، ٢ ، الرياض : ١٩٧٤م ، ص ٢٨ .

223 ـ السيار . المرجع السابق ، ص ٩٤ .

مضاد ، والدليل على ذلك الهجوم العماني الثاني على ديو في يناير عام ١٦٦٨م ، واستطاعت البحرية العمانية من هزيمة البرتغاليين هناك ، وتم جمع الغنائم والأسرى ، وعادت الحملة بعد ثلاثة أيام من اجتياح المدينة [٢٢٤]. وكان انتصاراً كبيراً غنم فيه العمانيون غنائم كبيرة ، وتكبد فيها العدو خسائر فادحة ، ووصف أحد المؤرخين تلك الحملة " وفي هذه الأيام ، غزا صاحب عمان بندر الديو ، وهي مصالحة للفرنج ، وطرقه من طريق البحر الزخار ، واشتغل من فيه من التجار ، فانتهت ما فيه من الرغائب ، وشحن به بطون المراكب ، وانقلب به إلى بلاده ، وفيه جماعة من المسلمين ، ذهبت أموالهم ، وانتهكت أحوالهم [٢٢٥] .

من خلال هذا النص التاريخي ، نستنتج أهمية ميناء ديو بالنسبة للبرتغاليين ، بالإضافة إلى جرأة البحرية العمانية في إنزال قواتها في الميناء ، وعودتها بعد ثلاثة أيام محملة بالغنائم والأسرى ، وهذا دليل على القوة التي وصلت إليها البحرية العمانية في تلك الفترة. حاول البرتغاليون عام ١٦٧٣م شن غارات بحرية على بعض قطع الأسطول العماني والتعرض للسفن التجارية العمانية بين المحيط الهندي والخليج العربي ، وانتقاماً من الحملة العسكرية البرتغالية عام ١٦٧٣م ، أرسل الإمام سلطان بن سيف عشر سفن حربية ، بقيادة ابنه سيف بن سلطان ، وهاجم ديو ، واستولى على بعض الغنائم [٢٢٦] . ويلاحظ سرعة الرد العماني على الحملات البرتغالية ، وبشكل عنيف وذلك لإرسال رسالة إلى البرتغاليين مفادها أن البحرية العمانية قادرة على الرد وبشكل قوي على أي محاولة اعتداء ، وأن الرد سيكون مدمراً على البرتغاليين ، وهذا ما حدث في هذه المعركة حيث تم تدمير المعقل البرتغالي في ديو بالإضافة إلى الاستيلاء

224 - وزارة الإعلام ، عمان وتاريخها ، ص ٣٨٤ .
225 - باوزير . عبد الله بن علي بن محمد . طبق الحلوى وصحاف المن والسلوى . مخطوط ، مكتبة الجامع بصنعاء ، رقم ١٤٥ ، ص ٢٩ .
226 - مايلز . المرجع السابق ، ص ٢٠٨ .

على الكثير مما خلفه البرتغاليون وراءهم من عتاد وغنائم كثيرة . واستمرت البحرية العمانية في مهاجمة البرتغاليين في جميع المواقع التي يسيطرون عليها في الهند ، واتخذت تلك الحملات أسلوبً جديداً في الحرب البحرية من حيث حشد أعداد كبيرة من الجنود وعمليات إنزال ناجحة نتج عنها بقاء القوات العمانية في تلك المواقع لأيام متواصلة . وهذا ما حدث في الحملة البحرية للأسطول العماني على ميناء باسين (Basin) ، عام ١٦٧٥م تتكون من عشر سفن حربية ، وتمكنت من إنزال ٦٠٠ جندي عماني ، ومكثت الحملة خمسة أيام ، استولت فيها على الكثير من الغنائم[٢٢٧] .

وبسبب استمرار البرتغاليين في مهاجمة السفن التجارية العمانية في المحيط الهندي قامت البحرية العمانية بمهاجمة السفن التجارية للبرتغاليين ، وهذا يدل على الحرب المفتوحة بين الطرفين بحيث استخدمت فيها جميع الأساليب التي تؤدي إلى إضعاف الطرف الآخر . وهنا يجب أن نشير أن الهجمات العمانية كانت ردة فعل على القرصنة البرتغالية للسفن التجارية ، وقد لوحظ في الكثير من الأحيان عدم التزام البرتغاليين بالمعاهدات التي أبرمت بين الطرفين والتي تضمكن سلامة حرية التجارة في المنطقة ، ونتيجة للممارسات البرتغالية تلك فقد قامت البحرية العمانية بمهاجمة وتدمير عدد من السفن التجارية البرتغالية ، وكانت محملة بالحبوب ، وذلك قرابة سواحل ديو[٢٢٨] .

وعلى الرغم من الهزائم المتلاحقة التي تعرض لها البرتغاليون في المحيط الهندي إلا أنهم حاولوا أن يقتربوا من السواحل العمانية ، وذلك بشن هجمات خاطفة لم تحقق أي أهداف بل كان الغرض منها استفزاز البحرية العمانية وجرها إلى معارك بحرية في المحيط الهندي . ونتيجة للاستفزازات البرتغالية للعمانيين ، في سبتمبر عام ١٦٩٣م ، قرب مسقط ، حيث أطلقت السفن

---

227 - علي ، المرجع السابق ، ص ٤٥ .

228 - Bathrest .Martine .Trade and Imamate .London:1955 . PP . 203- 204

البرتغالية نيران مدافعها نحو المدينة ، جهز الإمام سيف بن سلطان ، حملة بحرية ، استولت على أسطول تجاري برتغالي ، كان قادماً من الهند ، والاستيلاء على حمولته من بضائع ، وأمتعة [٢٢٩] . واستمرت الحرب سجالاً بين الطرفين ، وكانت عبارة عن معارك قصيرة بقصد استعراض القوة ، وفي بعض الأحيان كان يتم الحصول على غنائم من تلك الحملات ففي عام ١٦٩٤م ، هاجمت البحرية العمانية معقل البرتغاليين في جزيرة سالست (Sallest) ، وتم إخضاع المدينة ، لفترة من الوقت ، والحصول على غنائم كبيرة ، وأسر عدد من الجنود [٢٣٠] .

تعرضت المدن الهندية الكبيرة والتي تقع على الساحل الغربي للهند لهجمات متعددة من الأسطول العماني ، وهنا تجدر الإشارة إلى انتقال البحرية العمانية إلى استهداف المواقع الهامة والتي كانت تعتبر من المعاقل البرتغالية الحصينة في الفترة السابقة ، ولكن نتيجة الهجمات المدمرة للعمانيين على الجزر القريبة من تلك المدن جعلها تتعرض للهجمات العمانية ، فقد قامت البحرية العمانية في عهد الإمام سيف بن سلطان ، بمهاجمة مدينتي باسالور(Basaloor) ومانجالور(Mangalore)، ولم يستطع الحاكم الهندي والذي كان متعاوناً مع البرتغاليين ، الدفاع عن المدينتين ، واستولت الحملة كذلك على كميات كبيرة من الأرز كانت في مخازن تلك المدن [٢٣١] . ولقد بدا واضحاً تصميم البحرية العمانية على انهاء السيطرة البرتغالية على الهند من خلال القيام بعدد من الحملات البحرية الكبيرة على المدن الهندية الأخرى ، فقد شهد عام ١٦٩٥م هجمات عمانية على في كل من كامباي (Kampay)، وكونج(Kong)

229 - حنظل ، المرجع السابق ، ص ٩٧ .
230 - السيار . المرجع السابق ، ص ٩٦ .
231 - علي ، المرجع السابق ، ص ١٠٣- ١٠٤ ؛ العجيلي ، المرجع السابق ، ص ٨٩ .

ودمرت الحملات العمانية الحاميات البرتغالية في كونج ، وأسر سفينة برتغالية ، والاستيلاء على بعض الغنائم [٢٣٢] .

ويلاحظ عدم انقطاع الحملات العمانية على المعاقل البرتغالية في تلك الفترة ، وذلك بهدف الحفاظ على عنصر المفاجأة والمباغتة ، وعدم إتاحة الفرصة للبرتغاليين بالتقاط أنفاسهم وتنظيم الصفوف من جديد ففي عام ١٦٩٦م دمرت البحرية العمانية قاعدة للبرتغاليين في منجالور ، كانت تستخدم كوكالة تجارية[٢٣٣] . وهذه خسارة كبيرة للبرتغاليين فالتجارة كانت هي المورد الأساسي لتمويل الحروب في تلك الفترة وهذا يدل على قرب رحيل الاستعمار البرتغالي من الهند بشكل نهائي ، واستمر الأسطول العماني يكبد البرتغاليين خسائر فادحة حيث هاجم الأسطول العماني ميناء سالست من جديد عام ١٦٩٩م ، ودمر القلعة ، وهرب البرتغاليون من المدينة ، وتم نشر حامية قدرت بنحو ٣٠٠ جندي لحمايتها من البرتغاليين [٢٣٤] . إن وجود تلك الحامية من الجنود دليل على السيطرة العمانية الواضحة على ميادين القتال في المحيط الهندي ، فليس من السهل ترك حامية على اليابس وسط معاقل البرتغاليين في الهند ، ولكن القوة والهيبة التي وصلت إليها البحرية العمانية في تلك الفترة جعلت البرتغاليين يفكرون ملياً قبل مهاجمة أي معقل عماني على الساحل الغربي للهند .

ويلاحظ في بداية القرن الثامن عشر حدوث تطور في البحرية العمانية على الصعيد الإستخباراتي وجمع المعلومات ويتضح ذلك من خلال الهجمات الاستباقية العمانية على الأساطيل البرتغالية وهي في مرحلة الإعداد لمعارك بحرية قادمة فعندما جهز البرتغاليون عام ١٧٠٢م ، أسطولاً لغزو ممباسا ،هاجمته البحرية العمانية ، ودمرته عندما كان راسياً في ميناء جوا في الهند ،

232- لوكهارت . المرجع السابق ، ص ٩١ .
233 - لوريمر . المرجع السابق . ج١ ، مجلد ١ ، ص ٧٤ .
234 - السيار . المرجع السابق ، ص ٩٨ .

وفي نوفمبر ١٧٠٤م هاجمت البحرية العمانية ميناء دامان البرتغالي في الهند ، ثم تجدد الهجوم على دامان من جديد عام ١٧٠٦م [235] . وتجدر الإشارة هنا إلى حاجة بعض المواقع إلى أكثر من حملة بحرية على الرغم من طرد البرتغاليين منها ، ويرجع السبب في ذلك إلى الرياح الموسمية التي تعتمد عليها السفن في تلك الفترة ، فقد كان يستغل البرتغاليون تغيير اتجاه تلك الرياح في بعض شهور السنة ويعودون للاستيلاء على المناطق التي فقدوها في الفترات السابقة .

وكثيراً ما كان الأئمة اليعاربة يقودون بعض المعارك الهامة بأنفسهم لحاجة تلك الحروب للحسم العسكري وتثبيت النفوذ العماني هناك بصورة نهائية ، ففي عام ١٧١٥م قاد الإمام سلطان بن سيف الثاني أسطولاً هاجم به الساحل الغربي للهند ، وأسر سفينة برتغالية قادمة من الصين . حشد البرتغاليون جميع قواتهم البحرية في الهند بهدف استعادة المناطق التي فقدوها ففي ١٤ فبراير عام ١٧١٥م حدثت معركة قوية في ميناء سورات بالهند ، وامتدت حتى الخليج العربي ، وأورد نائب الملك البرتغالي في الهند ، معلومات مغلوطة عن المعركة ، فقد تحدث عن مقتل قائد الحملة العمانية ، وكان القائد هو الإمام بنفسه والذي توفي عام ١٧١٨م والمعركة حدثت عام ١٧١٥م ، وأن العمانيين تكبدوا خسائر كبيرة ، وانسحبوا مهزومين .

ثالثاً : المعارك في شرقي إفريقيا : تعود العلاقات بين عمان وشرقي افريقيا ، إلى فترات تاريخية طويلة ، بدأت منذ هجرة بعض القبائل العربية من شبه الجزيرة العربية ، ومنها عمان إلى تلك المناطق . ومن أهم الهجرات العمانية ، هجرة سعيد وسليمان أبناء عباد بن الجلندى ، بسبب حملات الحجاج بن يوسف الثقفي على عمان ، في فترة حكم الخليفة الأموي عبد الملك بن مروان ٦٥ هـ / ٦٨٥م – ٨٦ هـ / ٧٠٥م . هاجرت بعد ذلك قبائل أخرى من عمان واليمن ، مثل

---

235 - علي ، المرجع السابق ، ص ١٠٦- ١٠٧ .

الزيديين ، وقبيلة الحرث ، واشتغلوا بتجارة العاج ، والذهب ، والجلود ، والعسل ، وأدى اختلاطهم بالسكان هناك إلى نشر الإسلام واللغة العربية في شرقي إفريقيا [٢٣٦] . كذلك هاجر عدد من النباهنة في بداية القرن الثالث عشر الميلادي ، واتخذوا من بتا وطناً لهم [٢٣٧] وأجمعت المراجع التاريخية على بداية الحملات العمانية ضد البرتغاليين في شرقي إفريقيا ، كانت في الفترة من ١٠٦٢/ ١٠٦٣ هـ - ١٦٥٢/ ١٦٥٣م ، حيث ذكر أن ملوك وأهالي زنجبار ، وبمبا ، قد استنجدوا بالإمام سلطان بن سيف الأول ، لتخليصهم من ظلم البرتغاليين ، فأوسل أسطولاً حربياً ، تمكن من هزيمة الحامية البرتغالية في زنجبار ، وقتل قائدها [٢٣٨] ، وأبيد معظم أفراد الحامية البرتغالية [٢٣٩] . وعلى اعتبار أن هذه هي المواجهة الأولى بين البحرية العمانية والبرتغاليين في شرق إفريقيا تعتبر نتيجتها انتصاراً كبيراً للعمانيين ، وذلك لأسباب عديدة منها :

- قوب زنجبار من مراكز تموين الأسطول البرتغالي على طول الساحل الغربي لإفريقيا . بعد المسافة ومشقة الرحلة من قواعد الأسطول العماني في الخليج العربي إلى شرق إفريقيا .
- مباغتة البرتغاليين في معقل كبير مثل زنجبار دليل على امتلاك البحرية العمانية لسفن عابرة للمحيطات ولديها السرعة والقوة التدميرية بحيث استطاعت تدمير الحامية البرتغالية رغم وجود تحصينات دفاعية قوية على أرض الجزيرة .
- تعاطف سكان الجزيرة مع العمانيين ورغبتهم في التخلص من الوجود البرتغالي الذي ظل جاثماً على صدورهم لأكثر من قرن ونصف من الزمان .

---

236 - غنيمي ، المرجع السابق ، ص ١٤٨- ١٥٢ .
237 - قاسم ، المرجع السابق ، ص ٨٠ -٨٥ .
238 - العجيلي ، المرجع السابق ، ص ٨٥ .
239 - علي ، المرجع السابق ، ص ٥٦- ٥٧ .

- وبعد وصول أخبار الانتصار العماني على البرتغاليين في زنجبار إلى الجزر القريبة حتى أرسلت تلك الجزر الوفود لطلب العون من البحرية العمانية للتخلص من البرتغاليين فتوجهت إحدى السفن العمانية بعد تحرير زنجبار ، إلى جزيرة بتا ، وقتلت عدد من أفراد حاميتها ، وأسر عدد من الجنود البرتغاليين[٢٤٠] . وهناك قصيدة شعرية ، لأحد ولاة الإمام سلطان بن سيف الأول ، ويدعى محمد بن مسعود الصارمي ، يصف فيها معركة بتا ، حيث يشير إلى وصول السفينة العمانية وقت الضحى إلى جزيرة بتا ، واشتبك جنودها مع البرتغاليين بالسيوف ، والرماح ، واقتحموا الأسوار ، حتى نصرهم الله على العدو [٢٤١] .

وهنا نجد دليل واضح على أهمية عنصر المباغتة في الانتصار على العدو ، وهو الأسلوب الذي برع فيه العمانيون واستخدموه في العديد من المعارك البحرية ، وهنا يلاحظ أن البحرية العمانية قد باغتت البرتغاليين المدججين بالبنادق واشتبكوا معهم بأسلحة تقليدية كالسيوف والرماح ، وبالإضافة إلى عنصر المباغتة الرغبة الصادقة للعمانيين في الجهاد والقيادة الموحدة وهما سببان مهمان للنصر في أية معركة .

بعد هذا النصر للعمانيين في بتا ، تبرز مشكلة ملاحية عانت منها جميع الأساطيل التي تعتمد سفنها على قوة الرياح في الإبحار ، والمقصود هنا الرياح الموسمية التي يتحكم اتجاهها بخط سير وتوقيت الحملات البحرية سواء كانت تجارية أو حربية ، فبعد رجوع الأسطول العماني من زنجبار ، استغل البرتغاليون الفرصة ، وأرسلوا حملة بحرية بقيادة فرانسيسكو دي سكاس كابريرا (Cabrera) ، وهاجم بتا وزنجبار ، ولم يستطع الاستيلاء عليهما ، فقام باضطهاد السكان وإرهابهم [٢٤٢] . ويدل هذا الفشل البرتغالي في الاستيلاء

240 - السيار ، المرجع السابق ، ص ٩٨ .
241 - وزارة الإعلام ، عمان في التاريخ ، ص ٤١٨ .
242 - السيار ، المرجع السابق ، ص ٩٦ .

على زنجبار وبتا على المقاومة الشرسة لسكان تلك الجزر ، بالإضافة إلى الحاميات العمانية التي تركها الأسطول العماني لمساعدة السكان على رد أي عدوان على تلك الجزر ، ولكن بسبب ضخامة الحملات البرتغالية المتواصلة فقد ظلت تلك الجزر تتعرض لانتقام البرتغاليين كل عام ، خاصة في الفترة الممتدة من ابريل حتى ديسمبر ، وذلك لاعتماد السفن على الرياح الموسمية [٢٤٣] .

وكان من الواضح أن البرتغاليين لن يسكتوا على فقدان مراكزهم الهامة في زنجبار وبتا ، ولذلك أرسلت البرتغال حملة أخرى بقيادة كابريرا ، قائد الحملة السابقة ، واستطاع أن يدمر إحدى المدن التابعة لزنجبار ، وكان بها ٤٠٠ مسيحي ، وذلك عام ١٠٦٤ هـ/ ١٦٥٤م مما يدل على وجود نشاط تبشيري في المنطقة ، وربما بسبب الصداقة بين حكام زنجبار والبرتغاليين ، وكذلك بسبب المصالح التجارية أيضاً [٢٤٤] . وكانت علاقات بعض حكام تلك الجزر بالبرتغاليين من أهم الأسباب وراء عدم الاستقرار وعودة البرتغاليين لاحتلالها أكثر من مرة ، الأمر الذي أرغم البحرية العمانية على ترك حاميات عسكرية قوية في تلك المناطق فيما بعد . ومن الملاحظ أيضاً أن الحملات البرتغالية كانت تتجنب في أحيان كثيرة الاصطدام بالأسطول العماني ، وإنما كانت تتحين فرصة رجوع العمانيين إلى عمان وتهاجم المراكز والمدن الساحلية في شرق إفريقيا ، وهذا ما حدث في هذه الحملة البرتغالية حيث استولت على بعض السفن التجارية ، دون أن تصطدم بالبحرية العمانية العائدة إلى مسقط [٢٤٥] . ولم تتوقف الحملات العمانية على المعاقل البرتغالية في الساحل الشرقي لإفريقيا ، فقد استمرت بنفس القوة والتصميم على إنهاء الوجود البرتغالي هناك ، وذلك على الرغم من فشل

---

243 - علي ، المرجع السابق ، ص ٤٦- ٤٧ .

244 - المغيري ، سعيد بن علي ، جهينة الأخبار في تاريخ زنجبار . تحقيق عبد المنعم عامر ، مسقط : ١٩٧٩م ، ص٩٩ .

245 - الغنيمي ، عبد الفتاح مقلد . الإسلام والمسلمون في شرق إفريقيا . ط١ ، عالم الكتب ، القاهرة : ١٩٩٨م ،ص ١٨٩- ١٩٠ .

بعض الحملات في تحقيق أهدافها ، حيث أرسل الإمام سلطان بن سيف الأول عام ١٠٦٦هـ/ ١٦٥٦م الحملة البحرية الثانية إلى شرق إفريقيا ، وذلك بعد استغاثة أهلها ، خاصة أهالي ممباسا ، ووصل الأسطول العماني وضرب عليها الحصار دون نتيجة حاسمة ، وعادت الحملة في مارس عام ١٦٥٦م إلى عمان .

وكان لفشل الحملة نتائج سلبية على المنطقة ، منها :

- تعرض السكان للانتقام ، وتدعيم نفوذ القوى المتحالفة مع البرتغاليين [٢٤٦] .
- إتاحة الفرصة للبرتغاليين لتدعيم قواتهم في تلك الجزر .
- تحكم البرتغاليين بالطرق الملاحية التجارية وحرمان السكان هناك من أهم مواردهم الاقتصادية.
- إطالة أمد الاحتلال البرتغالي في تلك المناطق والذي انعكس سلباً على روح المقاومة لدى سكان تلك المناطق .

ونتيجة للقهر والتنكيل الذي تعرض له السكان في ممباسا والجزر القريبة منها مثل جزيرة فازا ، فقد جهز العمانيون حملة بحرية كبيرة وذلك بهدف طرد البرتغاليين من أهم معاقلهم وهي ممباسا ، ولأهمية تلك الحملة فقد قاد الإمام سلطان بن سيف الأول حملة بحرية ، استجابة لنداء أهالي ممباسا (Mombassa) ، وفازا (Faza) ، وذلك عام ١٠٧٠هـ / ١٦٦٠م ، واستولى على فازا وجزء من ممباسا ، ولم يستطع السيطرة على قلعة يسوع ، وقام بتعيين محمد بن مبارك المزروعي والياً على ممباسا [٢٤٧] . وبسبب تواجد البرتغاليين في جزء من ممباسا بالإضافة إلى أعوانهم في الجزيرة كانت ممباسا عرضة للهجوم البرتغالي في أي وقت ، وهذا ما حدث فعلاً ، ففي عام ١٠٧١هـ / ١٦٦١م استولى البرتغاليون على ممباسا مرة أخرى ، مستغلين فرصة عودة

246 ـ علي ، المرجع السابق ، ص ٤٨ـ ٤٩ .

247 ـ مراد ، المرجع السابق ، ص ١٩٢ ؛ وزارة التراث القومي والثقافة ، العمانيون وقلعة ممباسا . سلسلة تراثنا ، العدد ٩ ، ط٣ ، مسقط: ١٩٩٤م ، ص ١٤ .

الأسطول العماني إلى مسقط ، ورغم قيام البرتغاليين بتعيين حاكم مسلم على المدينة ، إلا أن السكان لم يسلموا من اضطهادهم ، وخاصة التجار العمانيين ، مما أدى بهم الحال إلى الاستغاثة بالإمام سلطان بن سيف الأول [٢٤٨] .

ولم تقتصر النجدات العمانية على الساحل لشرقي لإفريقيا بل تعدته إلى منطقة القرن الإفريقي ، وذلك للعلاقات والصلات القديمة بين الخليج العربي وتلك المنطقة منذ العصور الإسلامية الأولى ، ولذلك فقد بعث أهل الصومال برسالة ، يستنجدون فيها بالإمام سلطان بن سيف بسبب الظلم الذي أوقعه بهم البرتغاليون ، وكان ذلك عام ١٠٧٦هـ / ١٦٦٦م [٢٤٩] . وانطلقت الحملة العمانية بقيادة محمد بن مسعود الصارمي ، واشترك الصوماليون مع العمانيين في حرب البرتغاليين ، ونجح الطرفان في طرد البرتغاليين من الصومال ، وعاد أمير الحملة وأخبر الإمام بسرور أهل الصومال من النجدة العمانية ، وأنهم يدعون للإمام بالخير [٢٥٠] ، وأن حكم الصومال أصبح بيد شيوخها[٢٥١].وهنا لابد من الإشارة إلى دروس مستفادة من هذه الحملة وهي :

- سرعة إرسال الحملة البحرية وهذا دليل على الشهامة والنجدة التي يتحلى بها العرب المسلمون .
- عمق العلاقات بين أهل الصومال والعمانيين حيث الصداقة والإخوة الإسلامية .
- التنسيق الجيد لتلك الحملة والتعاون الناجح الذي أثمر عن إزاحة الاستعمار البرتغالي عن الصومال .
- ترك العمانيين حكم الصومال لشيوخها دليل واضح على تجرد العمانيين من الأطماع والسيطرة على مقدرات تلك الشعوب .

---

248 - الغنيمي ، المرجع السابق ، ص ١٩١ .

249 - شلبي ، أحمد . موسوعة التاريخ الإسلامي . ج٦ ، ط١ ، مكتبة النهضة المصرية ، القاهرة : ١٩٨٣م ، ص ٦٦٧ .

250 - علي ، المرجع السابق ، ص ٥٠ ؛ النجار ، عبد الرحمن . الإسلام في الصومال . رسالة ماجستير ، جامعة الأزهر ، القاهرة : ١٩٦٦م ، ص ٩٩ .

251 - شلبي ، المرجع السابق ، ص ٦٦٦- ٦٦٧ .

وكان لنجاح الحملة العمانية على الصومال دافعاً نحو تخليص مناطق أبعد من السيطرة البرتغالية ، فقد أرسل الإمام سلطان بن سيف الأول حملة أخرى إلى موزمبيق ، تعتبر الأولى إلى تلك المنطقة ، وذلك عام ١٠٨٠هـ/ ١٦٧٠ م .

وكان الهدف من الحملة الاستيلاء على حصون موزمبيق ، وتخفيف الضغط البرتغالي عن مناطق النفوذ العربية في شمال شرق ووسط إفريقيا [٢٥٢] .

حاصرت الحملة موزمبيق ، ولكن لمناعة حصونها ، اضطر الأسطول العماني لفك الحصار عنها ، ثم اشتبك العمانيون في طريق العودة مع الحاميات البرتغالية ، في مماسا ، وأطلقت السفن العمانية نيران المدافع على قلعة يسوع [٢٥٣] . وهكذا كانت المعارك البحرية مع البرتغاليين تشغل فترة طويلة من الزمن ، وتتخللها اشتباكات بين فترة وأخرى ، ونظراً للإمدادات التي تصل باستمرار للبرتغاليين من مراكزهم في الساحل الغربي لإفريقيا ، وكذلك في الهند فقد كان باستطاعتهم تجهيز حملات انتقامية تسيطر من خلالها على بعض المراكز التي فقدتها سابقاً مع العمانيين فقد أرسل البرتغاليون في عام ١٦٧٨م أسطولاً حربياً إلى شرق إفريقيا ، واستولى على فازا وذلك بعد وصول الإمدادات البرتغالية من جوا بالهند .

ولم يسكت العمانيون على ذلك الهجوم بل اشتبكت البحرية العمانية مع أسطول برتغالي قرب فازا مكون من ٤ سفن حربية ، وذلك عام ١٦٧٩م ، واضطر الأسطول البرتغالي للانسحاب إلى موزمبيق ، وصمدوا هناك مدفوعين بالرغبة في الحفاظ على آخر معاقلهم ، بعد أن فقدوها في الخليج العربي [٢٥٤] .

أصبحت الحملات البرتغالية بعد ذلك عبارة عن محاولات تفشل في الكثير من الأحيان ، فقد حاول البرتغاليون عام ١٠٩٧هـ / ١٦٨٦م الاستيلاء على جزيرة

---

252 - شلبي ، مرجع سابق ، ص ٦٦٧ .

253 - درويش . مديحه أحمد . سلطنة عمان في القرنين الثامن عشر والتاسع عشر الحديث والمعاصر . جدة : ١٩٨٢م ، ص ٣٥- ٣٦ .

254 - العجيلي ، المرجع السابق ، ص ٧١-٧٢ ؛ عثمان ، المرجع السابق ، ص ٥٥ .

بتا ، إلا أن وجود إحدى السفن العمانية هناك ، وتعاون السكان مع العمانيين ، أحبط تلك المحاولة البرتغالية وباءت بالفشل . وبعد قدوم تعزيزات بحرية برتغالية من جوا بالهند ، استنجد أهالي بتا بالعمانيين ، ووصل أسطول عماني الجزيرة عام ١١٠٠هـ / ١٦٨٩م فأجبر البرتغاليين على الانسحاب إلى ممباسا [٢٥٥]. وبعد أن تحقق طرد البرتغاليين نهائياً من المحيط الهندي ، حيث فقدوا أهم قواعدهم التي كانت تزودهم بالسلاح والرجال ، ولم يعد أمامهم إلا الدفاع المستميت عن آخر معاقلهم في شرقي إفريقيا مثل ممباسا وموزنبيق .

حدثت تطورات سياسية في عمان أثرت على مجريات المعارك مع البرتغاليين في شرقي إفريقيا ففي أثناء ثورة سيف بن سلطان الأول على أخيه بلعرب بن سلطان ١١٠٢هـ / ١٦٩١م تعرض الأسطول العماني في شرقي إفريقيا لبعض الانتكاسات العسكرية وذلك للأسباب التالية :

- ضعف نفوذ حكام المناطق الموالين لليعاربة ، وتم إعدام عدد منهم .
- كما ظهر التنافس بين الحكام على مناطق النفوذ ، حيث سيطرت قبيلة آل نبهان على بتا ، ممباسا تحت نفوذ أسرة المزاريع ، بينما كان للحرث نفوذ واسع في زنجبار .
- استعادة البرتغاليين لبعض المراكز الهامة وإقامة التحصينات بها كما حدث في ممباسا .

وبعد وفاة الإمام بلعرب بن سلطان في جبرين عام ١١٠٤هـ / ١٦٩٢م بويع الإمام سيف بن سلطان الأول ، وقام بجهود كبيرة في إعادة الهيبة العسكرية للأسطول ، وسادت روح التحدي والعداء ، بين العمانيين والبرتغاليين في تلك الفترة بصورة واضحة [٢٥٦].

---

255 - علي ، المرجع السابق ، ٧١-٧٢ .
256 - سلوت ، المرجع السابق ، ص ٢١٦ .

تشير المراجع التاريخية إلى تبادل رسائل تهديد ، بين البرتغاليين والإمام سيف بن سلطان الأول ، حيث توعد كل طرف الآخر بأشد الانتقام ، وغلب على تلك الرسائل السجع ، والاقتباس من القرآن الكريم ، وهذا يدل على وجود عدد من العرب والمسلمين كانوا على صلة بالبرتغاليين ، غلبوا المصالح على الدين والعروبة [٢٥٧] . صمم الإمام سيف بن سلطان الأول على إنهاء الوجود البرتغالي في شرقي إفريقيا ، وذلك بطردهم من آخر معاقلهم ، وهي ممباسا . وفي ٧ شعبان ١١٠٧هـ / ١١ مارس ١٦٩٦م ، قاد الإمام أسطولاً تكون من ٧ سفن حربية كبيرة ، تحمل حوالي ثلاثة آلاف مقاتل ، وكان ذلك بعد استقبال الإمام للوفد القادم من ممباسا طلباً للنجدة ، فوعدهم الإمام خيراً ، وعادوا إلى ممباسا مسرورين ، ومستبشرين بالنصر والخلاص من البرتغاليين [٢٥٨] . وعندما وصل الأسطول العماني ممباسا ، تمركز في الميناء الذي يسمى كلينديني ، وأطلقت سفنه نيران مدافعها على قلعة يسوع ، وذلك في الفترة من عام١١٠٨هـ / ١٦٩٧م [٢٥٩] . تجمع البرتغاليون ومن معهم من السكان الموالين في القلعة ، وقدرت أعدادهم بحوالي ٣٠٠ سواحيلي و ٥ من البرتغاليين فقط [٢٦٠] ، بينما ذكرت مصادر أخرى أن عدد البرتغاليين كان ٥٠ رجلاً ، والسواحيليين ٢٤٠٠ شخص ، من الرجال والنساء والأطفال ، وأنه انتشر أثناء الحصار مرض الطاعون ، وحصد منهم أعداداً كبيرة ، ولم يتبق منهم بحلول عام ١٦٩٧م سوى ٢٠ برتغالياً ، و٥٠ من السواحيليين [٢٦١] .

---

257 ـ السالمي ، المصدر السابق ، ج٢ ، ص ٩٠- ٩١ ؛ الهنائي ، المرجع السابق ، ص ٣٦ .

258 ـ حريز . سيد حامد . المؤثرات العربية في الثقافة السواحيلية في شرق إفريقيا . ط١ ، المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم ، دار الجيل ، بيروت : ١٩٨٨م ، ص ١٨ ؛ المغيري ، المرجع السابق ، ص ١٠٥

259 ـ عبدواني ، المرجع السابق ، ص ٥١-٥٢ .

260 ـ بوكسر ، المرجع السابق ، ص ٥٩ .

261 ـ السيار ، المرجع السابق ، ص ١٥٥ .

وبالنظر إلى طول فترة الحصار ، وانتشار المرض ، فإن الرواية الثانية هي الأقرب إلى الحقيقة ، فليس من المعقول أن يصمد ٥ برتغاليين حتى آخر الحصار دون أن يموت أحد منهم بوباء الطاعون . وبحلول عام ١١٠٩هـ / ١٦٩٨م لم يتبق في القلعة سوى أمير محلي يدعى داؤود بن جوانا ومعه عدد قليل ، بعد أن توفي قائد البرتغاليين ديميللو بالطاعون .

ورغم محاولات البرتغاليين لنجدة المحاصرين في القلعة ، إلا أن الحصار العماني كان قوياً ، ولم تفلح المساعدة التي أرسلها حاكم موزمبيق في فك الحصار عام ١٦٩٨م .

وفي النهاية سقطت قلعة يسوع بيد العمانيين عام ١١١٠هـ / ١٦٩٩م وهرب البرتغاليون إلى موزمبيق [٢٦٢] . ولسقوط ممباسا بيد العمانيين نتائج عسكرية وحضارية واقتصادية ، ومن النتائج العسكرية :

- فقد البرتغاليون هيبتهم البحرية مما جعل الشعوب الخاضعة لهم في غرب إفريقيا تقوم بثورات ضدهم رغبة من تلك الشعوب في التخلص من نير الاستعمار البرتغالي [٢٦٣] .
- علو شأن البحرية العمانية وزادت شهرتها بين القوى الأجنبية كمنافس لهم على سيادة البحار والمحيطات .
- إيجاد نوع من توازن القوى في المنطقة بعد أن كان للبرتغاليين السطوة والمكانة الأولى .
- تطور البحرية العمانية من حيث التزود بالأسلحة الحديثة وإدخال أساليب قتالية حديثة على الأسطول .

أما النتائج الحضارية فهي :

- عودة العلاقات الحضارية والثقافية بين شرقي إفريقيا ومنطقة الخليج العربي .

---

262 ـ علي ، المرجع السابق ، ص ١٠١ .
263 ـ المغيري ، المرجع السابق ، ص١٠٩ .

- امتزاج الثقافة السواحيلية بالثقافة العربية ويظهر ذلك في الكثير من العادات والتقاليد وتداخل المفردات اللغوية [٢٦٤] .

- تأثر تلك المناطق إلى حد ما بالعمارة العمانية ، ويظهر ذلك من خلال الأبراج التحصينات التي أقيمت في زنجبار ممباسا .

رابعاً : البحرية العمانية وعلاقاتها الخارجية في عصر دولة اليعاربة :

أ- العلاقات مع الإنجليز :

بدأت العلاقات العمانية الإنجليزية منذ عهد الإمام ناصر بن مرشد ، حيث رأى بحنكته السياسية ضرورة التفاوض مع القوى الأجنبية وذلك من أجل إقامة علاقات تجارية معها ، وإضعاف اقتصاد البرتغاليين ، وذلك تمهيداً لطردهم من عمان والخليج العربي [٢٦٥] . وقد جاء إلى عمان وفد انجليزي يرأسه مستر وايلد (wild) ونزل في ميناء صحار الخاضع لليعاربة بعد طرد البرتغاليين منه ، وأسفرت زيارة الوفد عن توقيع اتفاقية تجارية بين الطرفين تنص على تنشيط التجارة ، وحرية ممارسة الشعائر الدينية ، وتنظيم قواعد المنازعات التجارية . وبسبب منافسة الهولنديين للإنجليز في المنطقة ، وانشغال الإمام ناصر بن مرشد بحرب البرتغاليين ، لم تنفذ بنود الاتفاقية بين عمان والإنجليز [٢٦٦] . وفي عهد الإمام سلطان بن سيف الأول ، حاول الإنجليز عن طريق شركة الهند الشرقية الإنجليزية إقامة وكالة تجارية تابعة لهم في مسقط ، وأرسلت الشركة مندوبها الكولونيل رينسفورد (Rainsford) إلى مسقط ، ونجح في عقد اتفاقية مع إمام عمان عام ١٠٧٠هـ / ١٦٦٠م ، ولكن الاتفاقية لم تنفذ بسبب وفاة رينسفورد ، وتراجع الإمام سلطان بن سيف ورفضه السماح لأي قوة أجنبية أن تتخذ من مسقط قاعدة لها .

---

264 - حريز ، المرجع السابق ، ص ٢٣ .
265 - السيار ، المرجع السابق ، ص ١٦٦ – ١٦٧ .
266 - الوسمي ، المرجع السابق ، ص ١٨٧ .

اتخذت العلاقات العمانية الإنجليزية طابعاً تنافسياً ، وذلك بعد طرد البرتغاليين من المنطقة ، حيث بدأ الإنجليز يشعرون بالقلق من تصاعد القوة البحرية العمانية ، واتهم الإنجليز العمانيين بعرقلة التجارة الإنجليزية في الخليج العربي والمحيط الهندي ، ومهاجمة سفنهم كما حدث عام ١١٠٩هـ / ١٦٩٨م عندما استولى العمانيون على السفينتين الإنجليزيتين دياموند ولندن (diamond and London) [٢٦٧] . واستولى الإنجليز في عام ١٦٩٩م على سفينة عمانية تحمل الأرز ، والتمر ، وقتلوا بحارتها ، وأرسلوها إلى مدغشقر ، فامتنع الإمام سيف بن سلطان الأول عن إرجاع السفن الإنجليزية التي استولى عليها العمانيون عام ١٦٩٨م [٢٦٨] . وكانت انجلترا قد اتبعت سياسة تجارية معتدلة ، وعلى ضوئها قامت بين عمان والإنجليز علاقات جيدة في البداية ، حيث سمحت انجلترا للقوى المحلية بحرية التجارة ، وبناء الأساطيل ، وقدمت العون للبحرية العمانية أثناء الحروب مع البرتغاليين ، فنمت البحرية العمانية نتيجة ذلك التعاون .

وبمرور الزمن زاد قلق الإنجليز من تنامي قوة البحرية العمانية ، وهنا يلاحظ تغير السياسة البريطانية حيث اتسمت بالعداء تجاه عمان ، وحاولت جاهدة قطع الصلات التجارية بين عمان وأمراء الهند [٢٦٩] .

ب- **العلاقات مع الهولنديين** : عندما أسست هولندا شركة الهند الشرقية الهولندية ، أصبحت شريكاً أساسياً في تجارة المحيط الهندي ، ولما كانت عمان من أبرز الدول التي كان لها نفوذ واسع في المنطقة ، فقد سعت هولندا إلى إقامة علاقات تجارية معها . ولتحقيق ذلك أرسل الهولنديون رسالة إلى إمام عمان سلطان بن سيف الأول عام ١٦٦٦م يعرضون عليه التعاون والعمل سوية ضد البرتغاليين ،

---

267 - مايلز ، المرجع السابق ، ص ٢٧٩ .
268 - علي ، المرجع السابق ، ص ١٤٢- ١٤٣ .
269 - السيار ، المرجع السابق ، ص ١٦٧ .

وإقامة مقراً لشركتهم في مسقط [٢٧٠] ، ولقد وافق الإمام سلطان بن سيف على مطالب الهولنديين بإقامة وكالة لهم في مسقط ، ولكن هولندا رأت في ارتفاع رسوم الجمارك في مسقط عائقاً أمام تحقيق الأرباح التي تسعى الشركة الهولندية لتحقيقها .

ورغم ذلك بقيت العلاقات بين الهولنديين وعمّان ودية تسودها سياسة عدم التدخل في شؤون الطرف الآخر ، وعدم مشاركة هولندا في أي حملة عسكرية يشنها الفرس على عمان مستقبلاً . كذلك قامت هولندا بإرسال سفينة استكشاف إلى عمان عام ١٦٦٧م ، وكانت بقيادة شخص يدعى فوجل (fogel) ، حيث كتبت البعثة تقريراً تفصيلياً عن قرى ومدن الساحل العماني ، ويعتبر التقرير على أهمية كبيرة من الناحية التاريخية ، حيث يعتبر أول وصف دقيق لمدن الساحل العماني في تلك الفترة [٢٧١] . وبعد أن قويت علاقات هولندا بفارس ، ضعفت علاقاتها بعمان ، حيث بدأت هولندا تتعاون عسكرياً مع البحرية الفارسية ضد السفن العمانية والعربية على حد سواء .

وهنا نلاحظ تغير سياسات الدول الأوروبية تبعاً لمصالحها التجارية في المنطقة ، ولكن هذا التعاون الهولندي الفارسي لم يطبق على أرض الواقع ، ولم تحدث أي صدامات عسكرية بين الطرفين في تلك الفترة [٢٧٢] .

ج- **العلاقات مع الفرنسيين** : تتضح العلاقات العمانية الفرنسية من خلال الصراع بين فرنسا وانجلترا للحصول على ثروات الشرق ، والسيطرة على التجارة عبر المحيط الهندي ، فقد كانت فرنسا أول دولة أوروبية نافست البرتغاليين ، وتتبعتهم عبر رأس الرجاء الصالح [٢٧٣] . بدأت علاقة فرنسا بالعمانيين من خلال استنجاد شاه إيران بالفرنسيين ، وذلك لمحاولة إنهاء

---

270 - سلوت ، المرجع السابق ، ص ١٧١ .
271 - نفسه ، ص ١٨٢ .
272 - علي ، المرجع السابق ، ص ١٤٣ .
273 - نفسه ، ص ١٤٥ .

السيطرة العمانية على تجارة الخليج ، ويتضح ذلك من خلال الرسالة التي وجهها شاه إيران إلى ملك فرنسا ، حيث وعده فيها بتقسيم الغنائم فيما بينهم بالتساوي ، وتشمل تلك الغنائم حصون مسقط البرية والبحرية ، والسماح لفرنسا بإقامة ميناء للشركة الفرنسية في إيران [٢٧٤] . ورغم المساعي الإيرانية من خلال المعاهدة التي وقعتها مع فرنسا عام ١١٢٠ هـ / ١٧٠٨م والتي حاولت إقناع الفرنسيين بالمشاركة في الهجوم على مسقط ، إلا أن انشغال فرنسا بالحرب مع الأسبان ، وخشيتهم من تعرض تجارتهم في الخليج العربي للخطر ، وكذلك ازدهار العلاقات التجارية بين عمان وموريشيوس الخاضعة لفرنسا كل ذلك جعل فرنسا تتردد في مساعدة الفرس ، وبذلك فشل المشروع الفارسي لاحتلال مسقط [٢٧٥] .

د- **العلاقات مع اليمن :** تأثرت علاقة عمان باليمن أثناء الصراع العماني البرتغالي ، حيث تأثرت موانئ اليمن التجارية مثل عدن ، والشحر ، ومخا ، وذلك بسبب الهجمات العمانية على البرتغاليين بالقرب من السواحل اليمنية ، ووقوع بعض المعارك البحرية داخل الموانئ اليمنية نفسها ، مما جعل تلك الموانئ تتكبد خسائر اقتصادية كبيرة . برزت ظفار على واجهة الأحداث من خلال محاولة حاكم اليمن إسماعيل بن القاسم احتلالها مستغلاً فرصة خروج الحامية العمانية التي تركها الإمام سلطان بن سيف الأول وذلك من أجل قتال البرتغاليين في مناطق أخرى ، فاستولى الحاكم اليمني على مدافع ، وآلة حرب تركتها الحامية في ظفار [٢٧٦] . وعموماً يمكن القول بأنه على الرغم من تلك العلاقات المتوترة بين عمان واليمن في تلك الفترة ، إلا أنه يلاحظ بعد عام

---

274 - القاسمي ، سلطان بن محمد . العلاقات العمانية الفرنسية ١٧١٥- ١٩٠٥م . ط١ ، الشارقة : ١٩٩٣م ، ص ٣٧٦ .

275 - نفسه ، ص ٣١ – ٣٤ .

276 - علي ، المرجع السابق ، ص ٥٨ ؛ السيابي ، ج٣ ، المصدر السابق ، ص ٢٤٠ .

١٧١٢م ساد الهدوء والاستقرار العلاقات بين البلدين حيث استرد الإمام سيف بن سلطان الأول إقليم ظفار بعد مناوشات قصيرة مع اليمن [٢٧٧] .

هـ – العلاقات مع الهند :

اتسمت العلاقات بين عمان والهند في عصر اليعاربة بالتعاون التجاري والعسكري ، حيث ازدهرت تلك العلاقات بين الموانئ العمانية مثل مسقط ، وصحار ، و موانئ الهند كميناء كوجيرات ، وديو ، والديبل ، وجوا .

ومن أبرز الأنشطة التجارية بين البلدين بناء السفن العمانية في موانئ الهند ، وجلب الأخشاب الهندية إلى موانئ صناعة السفن في عمان [٢٧٨] . وأبرز ما ميز العلاقات العمانية الهندية هي تلك الاتفاقيات التجارية بين البلدين ، كتلك التي أبرمت مع حاكم بجوا الهندي في عام ١١١٩هـ / ١٧٠٧م والتي تم بموجبها بناء عدد من السفن الكبيرة لصالح البحرية العمانية ، وكذلك ضمان استمرار استيراد الأرز والتوابل الهندية والمنسوجات والأخشاب إلى عمان [٢٧٩].

---

277 - علي ، نفسه ، ص ٥٠ .
278 - إبراهيم ، عبد الفتاح ، المرجع السابق ، ص ٢٩- ٣٠ .
279 - نفسه ، ص ٣٠ – ٣٢ .

الخاتمة

الحمد لله رب العالمين ، والصلاة والسلام على سيد الخلق أجمعين ، سيدنا محمد وعلى آله وصحبه أجمعين :

كان ظهور دولة اليعاربة عام ١٦٢٤م منعطفاً هاماً في التاريخ العماني ، حيث بزغت في عمان دولة قوية استطاعت تحرير عمان من النفوذ البرتغالي وأعادت مكانة عمان البحرية من خلال إعادة تأسيس البحرية العمانية على أسس بحرية حديثة من خلال نوع السفن وتسليحها بأسلحة بحرية نافست العديد من الدول الأوروبية على مناطق النفوذ في المحيط الهندي وشرقي إفريقيا لفترة زمنية طويلة .

امتاز عرب عمان بالقدرة على ركوب البحر ، والطواف بسفنهم خارج نطاق الخليج العربي ، وذلك قبل مجيء الاستعمار كأول قوة أوروبية معتدية على المياه العربية الجنوبية واشتهر منهم ملاحون شهد لهم الأعداء قبل الأصدقاء ، بالمهارة في الملاحة ، وركوب البحر ، ولعل أشهرهم الملاح العربي أحمد بن ماجد . وشارك العمانيون بخبرتهم الملاحية ، في نقل متاجر الهند في المحيط الهندي ، وبحر العرب ، متجنبين القراصنة الهنود ، الذين اتخذوا من جزر المحيط الهندي مأوى لهم ، وقام العمانيون بإيصال تلك البضائع إلى الخليج العربي ، فالعراق والشام ، ومنه إلى البحر المتوسط فأوروبا . وبذلك نستطيع القول بكل ثقة ، أن العمانيين مع غيرهم من عرب الجنوب ، قد قاموا بدور كبير لا يمكن إنكاره ، في رخاء أوروبا ، وفي تزويدها بمتاجر الشرق ، بل وفي بناء الحضارة الأوروبية الحديثة . كذلك ساهم العمانيون في بناء حضارة عربية ، افريقية ذات مدن مزدهرة ،مثل مالندي ، وسفالة، وكلوه، ممباسا ، ودار السلام .

ومن خلال هذه الدراسة توصلت الدراسة إلى النتائج الآتية :

- كشفت الدراسة أن الهدف الأساسي لاحتلال البرتغاليين للموانئ والمدن العمانية الساحلية سواء مسقط أو غيرها هو طمعهم الكبير في السيطرة على مركز التجارة في عمان ، وما كان يرد في الوثائق البرتغالية حول الموانئ العمانية وخاصة مسقط إلا دليلاً واضحاً على ذلك حيث ورد في رسالة البوكيرك إلى ملك البرتغال أنه ينوي السيطرة على مسقط لأنها " غنية ومربحة اقتصادياً " .
- أبرزت الدراسة العديد من العوامل الهامة ، التي ساعدت اليعاربة على تطوير البحرية العمانية ، وانتشالها من حالة الضعف ، والانهيار والتي مرت بها نتيجة الظروف السياسية الداخلية ، والغزوات الخارجية على عمان ، منذ أواخر العصر العباسي ، وقيام دولة النباهنة في عمان ، مروراً بالغزو المدمر للبرتغاليين منذ عام ٩١٣هـ / ١٥٠٧م ، وسيطرتهم على المَدن الساحلية ، وبالتالي توقف البحرية العمانية ، بشكل كبير عن مزاولة مهامها ، ودورها الذي اعتادت عليه عبر فترات التاريخ المختلفة ، وحتى يستفيد اليعاربة من الأسطول في حماية نشاطهم التجاري سعوا إلى امتلاك سفن ضخمة جابت مختلف البحار لجلب البضائع المختلفة ، ومن أهم تلك العوامل : العامل الجغرافي والتاريخي والإستراتيجي والاقتصادي وغيرها . لذلك ليس بغريب أن نرى العمانيين يجوبون الطرق التجارية القديمة ، انطلاقاً من موانئ مسقط ، وصحار ومرباط ، وصور وغيرها حتى ميناء كانتون في الصين ، وبالتالي أصبحت البحرية العمانية تلعب دور الناقل التجاري ، بين عمان وباقي مناطق الدولة العربية الإسلامية من جهة ، وبلدان الشرق من جهة أخرى . وهناك عامل آخر ساهم في ازدهار البحرية العمانية على مر العصور ، وهو وجود عدد من المدن الساحلية ، والتي أصبحت موانئ هامة سواء على صعيد بناء السفن ، أو كمرافئ لتخزين مختلف أنواع

السلع والبضائع التجارية ، تمهيداً لتوزيعها إلى المناطق الداخلية ، أو إعادة شحنها بحراً إلى مناطق أخرى ، في منطقة الخليج العربي وخارجها .

- بينت الدراسة أن البحرية العمانية كانت خط الدفاع الأول ، وأهم تشكيلات القوات العمانية على الإطلاق ، وإليها يرجع الفضل الكبير في الدفاع عن عمان ، والحفاظ على استقلالها على مر العصور ، بالإضافة إلى دورها الريادي في الملاحة والتجارة العالمية ، و اتخذ اليعاربة أساليب متعددة في سبيل تأسيس البحرية العمانية وذلك من خلال الاستعانة بخبرات أجنبية ومحلية في صناعة السفن وخاصة خبرات الهنود واستخدام عدد من مصانع السفن في الساحل الغربي الهندي مثل كوجرات ومانجالور .
- أكدت الدراسة براعة العمانيين في علم الملاحة ، وأنهم أضافوا إليه عدد من القواعد البحرية وخير مثال على ذلك ما قدمه الملاح العماني شهاب الدين أحمد بن ماجد كتطويره للبوصلة والإسطرلاب والكثير من قواعد علم الملاحة ، وكذلك ارتاد العمانيون مختلف الطرق التجارية المعروفة في العالم القديم ، وبرعوا في معرفة أنواء تلك الطرق وشرحوا أساليب التغلب على الكثير من معوقات الملاحة البحرية في تلك الفترة .

* أوضحت الدراسة أن البحرية العمانية وصلت إلى درجة من القوة بحيث أصبحت تخشاها الأساطيل الغربية في المنطقة ، ويظهر ذلك بصورة واضحة من خلال النصوص التاريخية والرسائل المتبادلة بين القناصل والقادة البحريين وشهاداتهم التي أجمعت على قوة البحرية العمانية في عهد اليعاربة و حققت البحرية العمانية انتصارات باهرة على البرتغاليين في عدد من الميادين أبرزها الخليج العربي وبحر عمان والمحيط الهندي والساحل الشرقي لإفريقيا ، وما استيلاء البحرية العمانية على أكبر معاقل البرتغاليين في ممباسا رغم المسافة التي تفصلها عن عمان إلا دليلاً على امتلاك البحرية زمام المبادرة وسحق القوات

البرتغالية في أعالي البحار و كانت لها في عصر اليعاربة علاقات خارجية مع عدد من بحريات العالم في تلك الفترة تميزت بالتعاون أحياناً ، والمناوشات في أحيان أخرى حسب المواقف التي تتخذها تلك القوى من البحرية العمانية ومصالحها و امتلكت البحرية العمانية في عصر اليعاربة الكثير من الخبرات البشرية المحلية .

وفي الختام أسأل الله العلي القدير أن تقدم هذه الدراسة مزيداً من الحقائق التاريخية التي يزخر بها التاريخ العماني وخصوصاً الجانب البحري منه ، والله من وراء القصد .

قائمة المصادر والمراجع

أولاً : المصادر غير المنشورة :

أ- وثائق جامعة السلطان قابوس :

1- BibLioteca da Ajuda ,Ms 49-IV-49-Jesuitas na Asia Cartas (1541-1556) n,46,fls.100-100v,Letter sent by the Governor of India to the father Mestre Gaspar on the Conversion of the People of Hormuz ,Goa,24March,1550.

2-A.N.T.T,Corpo,Cronologico,1-89-9(fls.3v-5),Lette from Rex Nordim to the viceroy of India , Hormus,30 October,1552.

3-A.N.T.T, Corpo Cronologico,1-87-71,Letter from D.Afonso De Noronha to the King of Portugal ,27th January 1552.

ب- وثائق مركز الوثائق والبحوث أبوظبي :

1- AHG, Assen tos do Conselho do Estado ,vol.1,doc.125,fls. 385-389,Meeting of 26th October 1631,Regarding the news from Muscate , help for Mombaca and the Nomination of Dom Francisco De Moura .

2- AHG,Moncoes , liv.40,fl.184-184v,Letter from Royal Prince ,to Luis De Mendonca Furtado,viceroy of India ,Lisboa,3rd April 1675.

3- ANTT,Corpo Cronologico , 1-16-80,Letter from Afonso DeAlbuquerque to the King of Portugal about his intention to go to the Red Sea and to Coquer Ormus , 25th October 1514.

4- ANTT, Moncoes liv .29,fl.147-148,n76,Letter from Dom Miguel Noronha , Count of Linhares and viceroy of India , to the King of Portugal about arrangements in Muscate and the recapture of Ormuz , Goa , 17th December 1631.

5- ANTT, Coleccao Sao Lourenco,vl.5,fl.11-31,Peace treaty Celebrated between Dom Joao De Castro , Governor of India , and the King of Aden , Bacaim , 12th February 1548.

ثانياً : المصادر العمانية :

١- ابن الأثير ، علي بن أبي الكرم محمد (ت : ٦٣٠ هـ / ١٣٣٢م) . الكامل في التاريخ . ط٦ ، دار صادر ،ج٨ ، بيروت : ١٩٩٥م .

٢- الأزكوي ، سرحان بن سعيد . تاريخ عمان المقتبس من كتاب كشف الغمة الجامع لأخبار الأمة . تحقيق : عبد المجيد القيسي ، ط٤ ، وزارة التراث القومي والثقافة ، مسقط : ٢٠٠٥م .

٣- البلاذري ، أحمد بن يحيى بن جابر ، (ت : ٢٧٩ هـ / ٨٩٢م) . فتوح البلدان . دار الكتب العلمية ،ج٢ ، بيروت : ١٩٨٣م .

٤- ابن رزيق ، حميد بن محمد . الفتح المبين في سيرة السادة البوسعيديين . تحقيق : عبد المنعم عامر ، ط ٥ ، وزارة التراث القومي والثقافة ، مسقط : ٢٠٠١م .

٥- السالمي ، نور الدين عبد الله بن حميد . تحفة الأعيان بسيرة أهل عمان . ج٢ ، مكتبة الإمام نور الدين السالمي ، السيب – الحيل الجنوبية : ٢٠٠٠م .

٦- ابن عريق ، محمد بن راشد بن عامر المعولي . قصص وأخبار جرت في عمان . تحقيق : سعيد بن محمد الهاشمي ، وزارة التراث القومي والثقافة ، مسقط : ٢٠٠٧م .

٧- ابن قيصر ، عبدالله بن خلفان . سيرة الإمام ناصر بن مرشد . تحقيق : عبد المجيد القيسي ، ط٢ ، وزارة التراث القومي والثقافة ، مسقط : ١٤٠٣هـ / ١٩٨٣م .

٨- الكيذاوي . موسى بن حسين بن شوال . ديوان الكيذاوي . وزارة التراث القومي والثقافة ، مسقط : ١٩٨٥م .

ثالثاً : المراجع العربية :

١- إبراهيم . عبد الفتاح . على طريق الهند . بغداد : ١٩٣٠ م .

٢- الأمين ، إسماعيل . العمانيون رواد البحر . ط ١ ، رياض الريس ،لندن : ١٩٩٠م.

٣- بدوي ، السعيد محمد وآخرون. موسوعة السلطان قابوس لأسماء العرب دليل أعلام عمان . ط ١ ، جامعة السلطان قابوس و مكتبة لبنان ، بيروت : ١٤١٢هـ / ١٩٩١م .

٤- البطاشي ، سيف بن حمود بن حامد . إتحاف الأعيان في تاريخ بعض علماء عمان . تعليق وترتيب : سعيد بن محمد بن سعيد الهاشمي ، ج٣ ، ط ١ ، مكتب المستشار الخاص لجلالة السلطان للشئون الدينية والتاريخية ، مسقط : ١٤٢٢هـ /٢٠٠١م .

٥- بطي ، أحمد محمد عبيد . الصراع البرتغالي – العثماني في القرن السادس عشر . ط ١ ، دبي : ١٩٩١م .

٦- التكريتي ، سليم طه . المقاومة العربية في الخليج . بغداد : ١٩٨٢م .

٧- الجزائري ، محمد صالح ناصر ، وسلطان بن مبارك الشيباني العماني . معجم أعلام الإباضية من القرن الأول الهجري إلى العصر الحالي (قسم المشرق) . ط ١ ، دار الغرب الإسلامي ، بيروت : ١٤٢٧هـ / ٢٠٠٦م .

٨-الحسيني ، راشد بن حمد بن هاشل . اللواح الخروصي سالم بن غسان حياته وشعره . ط١ ، مسقط : ١٩٩٦م .

٩- حنظل ، فالح . العرب والبرتغال في التاريخ (٩٣ هـ - ١١٣٤ هـ / ٧١١ م – ١٧٢٠ م) . ط ١ ، منشورات المجمع الثقافي ، أبوظبي : ١٤١٨ هـ / ١٩٩٧م .

١٠- الخروصي ، سليمان بن خلف بن محمد . ملامح من التاريخ العماني . ط ٣ ، مكتبة الضامري ، السيب : ١٤٢٢ هـ / ٢٠٠٢م .

١١- الخصوصي ، بد الدين عباس . دراسات في تاريخ الخليج العربي الحديث والمعاصر . ج ١ ، ط ٢ ، ذات السلاسل ، الكويت : ١٩٨٤ م.

١٢- خوري ، ابراهيم . والتدمري ، أحمد . سلطنة هرمز العربية . ط١ ، مطبعة رأس الخيمة الوطنية ، رأس الخيمة : ١٩٩٠م .

١٣- راشد ، توفيق أبو زيد ، ووداد خليفة النابودة ، تاريخ الخليج العربي منذ العصور الإسلامية حتى القرن التاسع عشر .ط١ ، مطبعة دبي ، دبي : ١٩٩٨م

١٤- الزقرطي ، ابراهيم موسى . و هاني عبدالرحيم ؛ معجم المصطلحات والمفاهيم الجغرافية . ط١ ، دار مجدلاوي للنشروالتوزيع ، الأردن ، عمان : ١٤٢٨هـ | ٢٠٠٧م .

١٥- السيابي ، سالم بن حمود بن شامس . عمان عبر التاريخ . ج٣ ، ط ٢ ، وزارة التراث القومي والثقافة ، مسقط : ١٤٠٧هـ / ١٩٨٦م .

١٦- السيار ، عائشة . دولة اليعاربة في عمان وشرق افريقيا . دار القدس ، بيروت : ١٩٧٥م .

١٧- شهاب ، حسن صالح . من تاريخ بحرية عمان التقليدية . ط ١ ، وزارة التراث القومي والثقافة ، مسقط : ٢٠٠١م .

١٨- شهاب ، حسن صالح . فن الملاحة عند العرب . دار العودة ، بيروت : ١٩٨٢م .

١٩- شهاب ، حسن صالح . أضواء على تاريخ اليمن البحري . دار الفارابي ، بيروت : ١٩٧٧م .

٢٠- الصيرفي ، نوال حمزة يوسف . النفوذ البرتغالي في الخليج العربي في القرن العاشر الهجري / السادس عشر الميلادي . مطبوعات دارة الملك عبد العزيز ، الرياض : ١٤٠٣ هـ / ١٩٨٣م .

٢١- ضيف،شوقي.عصر الدول والإمارات. ط٣، دار المعارف،القاهرة: ب. ت

٢٢- العابد ، صالح محمد . ملامح من تاريخ عمان . وزارة الخارجية العمانية ، مسقط : ١٩٩٤م .

٢٣- عبد المنعم .عمان في أمجادها البحرية . مطابع سجل العرب ، القاهرة : ١٩٨٠م .

٢٤- العزي ، خالد يحيى . الواقع التاريخي والحضاري لسلطنة عمان . الدار القومية للكتاب العربي ، بغداد : ١٩٨٦م .

٢٥- العقاد ، صلاح . دور العرب والفرس في مكافحة الاستعمار البرتغالي في الخليج . حصاد ندوة الدراسات العمانية ، ج٤ ، وزارة التراث القومي والثقافة ، مسقط : ١٩٨٠ م .

٢٦- عقيل ، مصطفى . التنافس الدولي في الخليج العربي ١٦٢٢- ١٧٦٣م ، ط٣ ، الدوحة : ١٩٩٤م .

٢٧- العليان ، عبد الله بن علي . التاريخ البحري العماني . منشورات جامعة آل البيت ، عمان : ٢٠٠٢م .

٢٨- العمري ، فضل الله . مسالك الإبصار في ممالك الأمصار . دار الكتب المصرية ، ب. ت .

٢٩- الغريري ، عبد العباس فضيخ . الجغرافيا السياسية – سلطنة عمان . ط١ ، دار صفاء للنشر والتوزيع ، الأردن : ٢٠٠٣م .

٣٠- فاروق ، عمر فوزي . الخليج العربي في العصور الإسلامية . ط ١ ، دبي : ١٩٨٣م .

٣١- قاسم . جمال زكريا. دولة البوسعيد في عمان وشرق افريقيا.مركز زايد للتراث والتاريخ ، أبوظبي : ٢٠٠٠م .

٣٢- ـــــ. الخليج العربي دراسة لتاريخ الإمارات العربية في عصر التوسع الأوروبي الأول (١٥٠٧م – ١٨٤٠م) . دار الفكر العربي ، القاهرة : ٢٠٠٠م

٣٣- القاسمي ، خالد محمد . الخليج العربي في عالم متغير (رؤية تاريخية – سياسية) . ج ١، المكتب الجامعي الحديث ، الازاريطة – الاسكندرية : ٢٠٠٠م.

٣٤- ـــــ. العلاقات العمانية الفرنسية١٧١٥- ١٩٠٥م .ط١ ، الشارقة : ١٩٩٣م .

٣٥- مراد ، محمد عدنان . صراع القوى في المحيط الهندي والخليج العربي . دار دمشق ، دمشق : ١٩٨٤م .

٣٦- المغيري ، سعيد بن علي ، جهينة الأخبار في تاريخ زنجبار . تحقيق عبد المنعم عامر ، مسقط : ١٩٧٩م .

٣٧- نوفل ، سيد . الأوضاع السياسية لإمارات الخليج العربي وجنوب الجزيرة ، ط٢ ، معهد الدراسات العربية ، القاهرة : ١٩٦١م .

٣٨- وزارة التراث القومي والثقافة ، عمان وتاريخها البحري ، ط ٢ ، مطابع النهضة ، مسقط : ١٤٢٣ هـ/ ٢٠٠٢ م .

٣٩- وزارة التراث القومي والثقافة . عمان تاريخ وعلماء . ترجمة محمد أمين عبد الله ، سلسلة تراثنا ، عدد ١٠ ، ط١ ، مسقط : ١٩٩٤م .

رابعاً : المراجع الأجنبية المعربة :

١- بانيكار ، ك. م . آسيا والسيطرة الغربية . ترجمة : عبد العزيز توفيق جاويد ، القاهرة : ١٩١٧م .

٢- جيان . وثائق تاريخية وجغرافية وتجارية عن افريقية الشرقية . ترجمة يوسف كمال ، ط١، القاهرة : ١٩٢٧ م .

٣- حوراني ، جورج . العرب والملاحة في المحيط الهندي . ترجمة : يعقوب بكر ، القاهرة : ١٩٥٨م .

٤- سلوت ، ب ،ج . عرب الخليج ١٦٠٢- ١٧٨٤م . ترجمة عايده خوري ، المجمع الثقافي ، أبوظبي ب.ت .

٥- فاين ، بيتر . تراث عمان . ترجمة دار الغرافيك العربي ، دار ايميل للنشر ، لندن : ١٩٩٥م .

٦- لوريمير ، ج . ج . السجل التاريخي للخليج وعمان وأواسط الجزيرة العربية . ترجمة : فريق من جامعة السلطان قابوس ، ج ١ ، مج ١ ، دار غارنت ، لندن : ١٩٩٥م .

٧- مايلز ، س . ب . الخليج بلدانه وقبائله . ترجمة : محمد أمين عبد الله ، ط ٣ ، وزارة التراث القومي والثقافة ، مسقط : ١٩٨٦م .

٨- ويلسون ، سير أرنولد ت . تاريخ الخليج . ترجمة : محمد أمين عبد الله ، ط ، وزارة التراث القومي والثقافة ، مسقط : ١٤٠٥ هـ / ١٩٨٥ م .

خامساً : الرسائل العلمية :

١- الأغبري ، إبراهيم بن يوسف بن سيف . الإمام سلطان بن سيف بن مالك اليعربي (١٦٤٩- ١٦٧٩م) حياته وأعماله . رسالة ماجستير غير منشورة ، كلية الدراسات العليا - جامعة النيلين : ٢٠٠٣م .

٢- البادي،حمد بن سعيد.دور العمانيين في الملاحة والتجارة في منطقة الشرق (المحيط الهندي) ١٣٢هـ - ٤٠٠هـ / ٧٥٠م – ١٠٠٩م ، رسالة ماجستيرغير منشورة ، جامعة تونس : ٢٠٠٢ م .

٤- الضوياني ، حمد بن محمد بن ضويحي . شخصية الإمام ناصر بن مرشد بن سلطان اليعربي (١٦٢٤ – ١٦٤٩م) . رسالة ماجستير غير منشورة ، جامعة القديس يوسف – كلية الآداب – معهد الآداب الشرقية ، بيروت : ١٩٩٧ م .

٥- الطوقي ، سالم بن سعيد . دور اليعاربة الحضاري في مواجهة البرتغاليين ١٠٣٤هـ - ١١٢٢هـ / ١٦٢٤م – ١٧١٠م . بحث في الدراسات المعمقة غير منشور ، جامعة الزيتونة – المعهد الأعلى لأصول الدين ، تونس : ١٤٢١هـ - ١٤٢٢هـ / ٢٠٠١م – ٢٠٠٢م .

٦- العجمي ، خليل بن عبد الله بن سليمان . أوضاع عمان الداخلية وعلاقاتها الخارجية في عهد اليعاربة خلال الفترة من (١٠٥٩ هـ / ١٦٤٩م – ١١٢٣ هـ / ١٧١١م) . رسالة ماجستير غير منشورة ، كلية الآداب ، جامعة السلطان قابوس – مسقط : ٢٠٠٦ م .

٧- العجيلي ، غانم محمد رميض.قيام حكم سلالة اليعاربة وانهياره في عمان١٦٢٤–١٧٤٩ (دراسة في التاريخ السياسي).رسالة ماجستير غير منشورة ، جامعة الدول العربية ، المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم – معهد البحوث والدراسات العربية : ١٤٠٨ هـ / ١٩٨٧ م .

٨- علي ، عبد النبي علي أحمد . الصراع العماني البرتغالي في شرق أفريقيا(١٦٥٠– ١٧٣٠م) . رسالة دكتوراه غير منشوره ، كلية الآداب ، جامعة القاهرة ، ١٩٩٤ .

سادساً : الندوات والمؤتمرات :

١- الجمل ، شوقي عطا الله . الصراع العربي البرتغالي في المحيط الهندي والتحرر الإفريقي من الإستعمار البرتغالي.بحث نشر ضمن ندوة رأس الخيمة التاريخية ، ج١ ، رأس الخيمة : ١٩٨٧م .

٢- رميضي ، غانم محمد ، معركة تحرير مسقط . بحث ضمن ندوة رأس الخيمة : ١٩٨٧م .

٣- سارجنت ، آر . النشاط الملاحي العماني على الساحل العربي الجنوبي . بحث نشر ضمن ندوة حصاد ندوة الدراسات العمانية ، ج ٦ ، وزارة التراث القومي والثقافة ، مسقط : ١٤٠٠هـ / ١٩٨٠م .

٤- شلبي ، أحمد . عمان في التاريخ من أقدم العصور حتى الآن .بحث نشر ضمن ندوة حصاد ندوة الدراسات العمانية ، ج ١ ، وزارة التراث القومي والثقافة ، مسقط : ١٤٠٠هـ / ١٩٨٠م .

٥- عبدواني ، صادق حسن . الدولة العمانية نشأتها وازدهارها .بحث نشر ضمن ندوة حصاد ندوة الدراسات العمانية ، ج ٢ ، وزارة التراث القومي والثقافة ، مسقط : ١٤٠٠ هـ / ١٩٨٠ م .

٦- العقاد ، صلاح . دور العرب والفرس في مكافحة الاستعمار البرتغالي في الخليج .بحث نشر ضمن ندوة حصاد ندوة الدراسات العمانية ، ج ٤ ، وزارة التراث القومي والثقافة ، مسقط : ١٤٠٠ هـ / ١٩٨٠ م.

٧- غنيمي ، رأفت . دور عمان في بناء حضارة شرقي افريقية .بحث نشر ضمن ندوة حصاد ندوة الدراسات العمانية ، ج ٣ ، وزارة التراث القومي والثقافة ، مسقط : ١٤٠٠هـ / ١٩٨٠م.

٨- كيرمان، جي . التاريخ المبكر لعمان الإسلامية في شرق افريقيا . بحث منشور في أعمال حصاد ندوة الدراسات العمانية ،ج٥ ، نوفمبر ، مسقط : ١٩٨٠ م .

٩- الهاشمي ، سعيد بن محمد . البحرية العمانية خلال القرنين ١٦م و ١٧م ، مجلة الخليج للتاريخ والآثار ، العدد الأول ، جمعية والآثار بدول مجلس التعاون ، الرياض : ٢٠٠٥م .

سابعاً : الدوريات :

١- أمين ، عبدالأمير . دور القبائل العربية في صد التوسع الأوروبي في الخليج العربي وتغلغل الإستعمار الأوروبي ١٥٠٠- ١٩٢٠م . مقالة في تحرير دولة الإمارات العربية المتحدة ، مركز دراسات الوحدة العربية ، بيروت : ١٩٨٦م .

٢- الثقفي ، يوسف بن علي بن رابع . موقف المماليك ودول الخليج العربي من النفوذ البرتغالي في القرن السادس عشر الميلادي . مجلة الوثيقة ، عدد ١٥، مركز الوثائق التاريخية ، البحرين : ١٩٨٩.

٣- الحمداني ، طارق نافع . دور عرب عمان في إقصاء البرتغاليين عن الخليج العربي خلال النصف الأول من القرن السابع عشر . مجلة معهد البحوث والدراسات العربية ، عدد ١٣ ، المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم ، بغداد : ١٩٨٤.

٤- الحمدي، صبري فالح . السياسة الاقتصادية البرتغالية في الخليج العربي وآثارها(١٥٠٧ م - ١٦٦٢ م) . مجلة الوثيقة ، عدد ٣٨ ، س ١٦، البحرين : ٢٠٠٠ م .

٥- الحميدان ، عبد اللطيف ناصر . نفوذ الجبور في شرق الجزيرة العربية بعد زوال سلطتهم السياسية . مجلة كلية الآداب ، جامعة البصرة ، ع ١٧ ، البصرة : ١٩٨١م .

٦- الحميدي ، سعد بن سعيد بن محمد . عرب عمان في أحداث ثغر الهند في القرنين الأول والثاني الهجريين . مجلة الوثيقة ، العدد ١٨ .

٧- الربيعي ، اسماعيل نوري . نشاط عمان البحري حلال القرن الثامن عشر . مجلة الوثيقة ، عدد ٢٤ مركز الوثائق التاريخية ، البحرين : ١٩٩٤م .

٨- العابد ، صالح محمد . تحرير ساحل عمان وانهيار الإمبراطورية البرتغالية في الشرق . مجلة آفاق عربية ، آذار ، بيروت : ١٩٨٥م .

٩- عثمان ، عبد الرزاق علي . البرتغاليون في شرق إفريقيا وطردهم منها . مجلة الوثيقة ، عدد ١٤ ، س ٧ ، مركز الوثائق التاريخية ، البحرين : ١٤٠٩هـ / ١٩٨٩م .

١٠- العجيلي ، غانم محمد رميض . الصراع البحري العماني البرتغالي في البحار الشرقية ١٦٥٠م – ١٧٢٠م . مجلة الوثيقة ، عدد : ١٣ ، س ٧ ، مركز الوثائق التاريخية ، البحرين : ١٤٠٨ هـ / ١٩٨٨م .

١١- عوض ، عبد العزيز محمد . الاحتلال البرتغالي لموانئ الجزيرة العربية . مجلة المؤرخ العربي ، عدد ٢٩، س ١٢ ، الأمانة العامة للاتحاد والمؤرخين العرب ، بغداد : ١٠٤٦هـ / ١٩٨٦م .

١٢- الغول ، محمود . الصراع بين العرب والبرتغال في شرق إفريقيا . مجلة العربي ، عدد ٤٤ ، وزارة الإعلام ، الكويت : ١٩٦٢ م .

١٣- لوكهارت ، اورانس . التهديد العماني ونتائجه في أواخر القرن السابع عشر ومطلع القرن الثامن عشر . ترجمة علاء الدين ، مجلة الخليج العربي ، العدد ١٠ ، مركز دراسات الخليج العربي ، جامعة البصرة ، العراق : ١٩٧٨م

١٤- ماهر ، سعاد. الاستحكامات الحربية في مسقط . بحث نشر ضمن ندوة حصاد ندوة الدراسات العمانية ، ج٢ ، وزارة التراث القومي والثقافة ، مسقط : ١٩٨٠ م .

١٥- الوسمي ، خالد ناصر . عمان بين الاستقلال والاحتلال . دراسة في التاريخ العماني ، الكويت : ١٩٩٦م

١٦- وزارة التراث القومي والثقافة . العمانيون وقلعة ممباسا . سلسلة تراثنا ، العدد ٩ ، ط٣ ، مسقط : ١٩٩٤م .

الملاحق :

أولاً : الوثائق :

وثائق جامعة السلطان قابوس :

١- وثيقة برتغالية عبارة عن رسالة من حاكم الهند إلى البابا جاسبار فيما يتعلق بمحادثة الناس في هرمز ، مؤرخة في ٢٤ مارس ١٥٥٠م ، مترجمة للإنجليزية ، جامعة السلطان قابوس ، مسقط .

٢- وثيقة برتغالية وهي رسالة من الملك نوردم إلى حاكم الهند ، مؤرخة في ٣٠ أكتوبر ١٥٥٢م ، وثيقة مترجمة للإنجليزية ، جامعة السلطان قابوس ، مسقط .

٣- وثيقة برتغالية وهي رسالة من ألفونس ودي نورنها إلى ملك البرتغال ، مؤرخة في ٢٧ يناير ١٥٥٢م ، مترجمة للإنجليزية ، جامعة السلطان قابوس ، مسقط .

وثائق مركز الوثائق والبحوث ، أبو ظبي :

٤- وثيقة برتغالية تتحدث عن اجتماع القادة البرتغاليين في الهند في ٢٦ أكتوبر ١٦٣١م ، وثيقة مترجمة للإنجليزية ، مركز الوثائق والبحوث أبو ظبي .

٥- وثيقة برتغالية عبارة عن رسالة من الملك إلى لويس دي مندوزا حاكم الهند في ٣ أبريل ١٦٧٥م . مترجمة للإنجليزية ، مركز الوثائق والبحوث أبو ظبي .

٦- وثيقة برتغالية وهي رسالة من الفونس ودي البوكيرك إلى ملك البرتغال في ٢٥ أكتوبر ١٥١٤م ، مترجمة للإنجليزية ، مركز الوثائق والبحوث أبو ظبي .

٧- وثيقة برتغالية تتحدث عن رسالة من حاكم الهند دوم ميجول دي نورنها ، مؤرخة في ١٧ ديسمبر ١٦٣١م ، رسالة مترجمة للإنجليزية ، مركز الوثائق والبحوث ، أبو ظبي .

٨- وثيقة برتغالية عبارة عن معاهدة سلام بين دوم خاودي كاسترو حاكم الهند وملك عدن في ١٢ فبراير ١٥٤٨م ، مترجمة للإنجليزية ، مركز الوثائق والبحوث أبو ظبي .

ثانياً : الخرائط :

١- خريطة (١) الجزر التي كانت خاضعة لعمان من شرق افريقيا .

٢- خريطة (٢) طرق التجارة القديمة وطريق رأس الرجاء الصالح.

٣- خريطة (٣) حملات الإمام ناصر بن مرشد ضد البرتغاليين .

٤- خارطة (٤) الحملات العمانية ضد البرتغاليين على الساحل الغربي للهند .

ثالثاً : الأشكال :

١- شكل (١) : مخطط لأحد المراكب يسير بخمسة أشرعة .

٢- شكل (٢) : بوم كبير يسير بثلاثة أشرعة .

٣-شكل (٣) : المراكب العمانية والخليجية في ميناء ممباسا .

٤- شكل (٤) : أحد أشكال الزوارق القديمة في أهوار العراق .

٥- شكل (٥) : زورق شاشة مصنوع من الجريد .

٦- شكل (٦) : صورة لبعض المهن التي يمارسها البحارة على ظهر السفينة

٧- شكل (٧) : هيكل السنبوق العماني والخليجي .

٨- شكل (٨) : يوضح سفينة القنجة العمانية .

٩- شكل (٩) : سفينة البوم .

١٠- شكل (١٠) : مركب الشاشة .

١١- شكل (١١) : مركب البقارة .

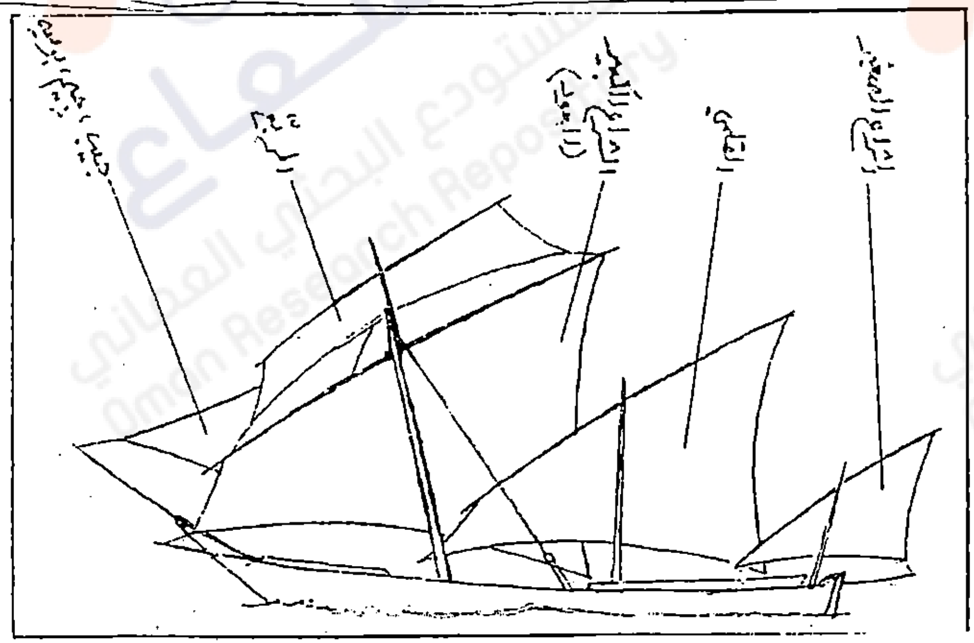
١٢- شكل (١٢) : سفينة البدن .

١٣- شكل (١٣) : مركب الهوري .

١٤- شكل (١٤) : مركب السنبوق .

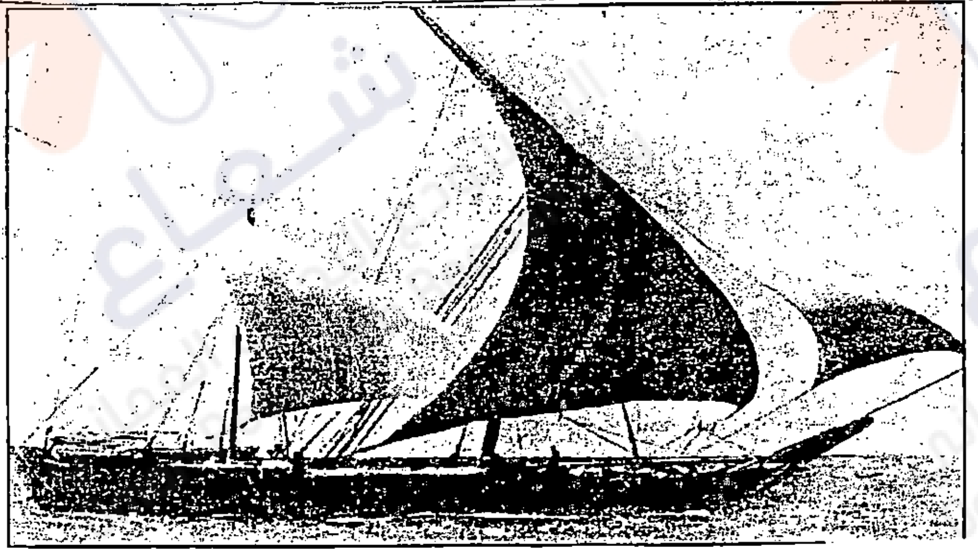
١٥- شكل (١٥) : مركب أبو بوز .

١٦- شكل (١٦) : مركب الشوعي .



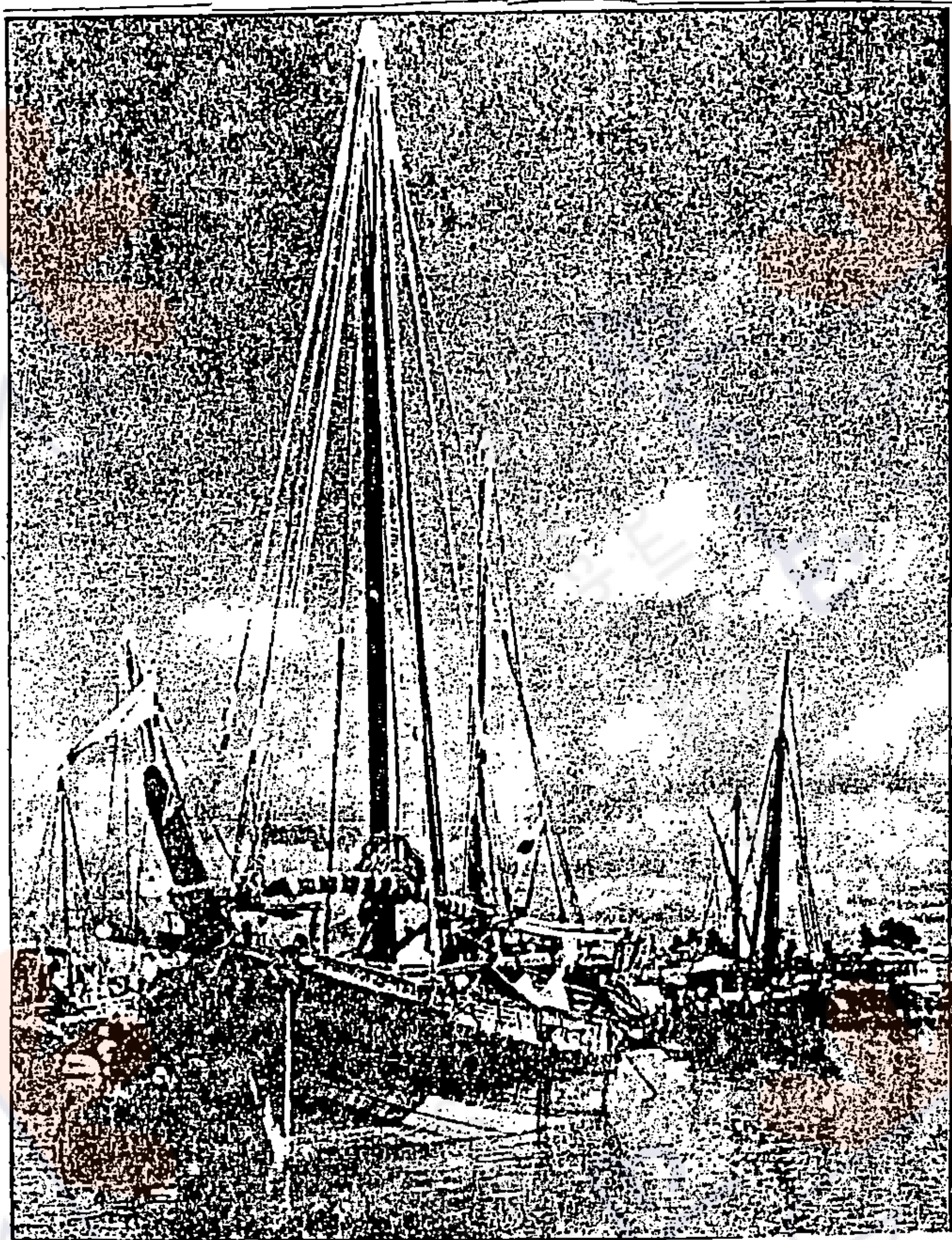
كان المركب يسير أحياناً بخمسة أشرعة

شكل ١ : المصدر : صالح شهاب ، بحرية عمان التقليدية .



بوم كبير يسير بثلاثة أشرعة

شكل ٢ : المصدر : شهاب ، بحرية عمان التقليدية .

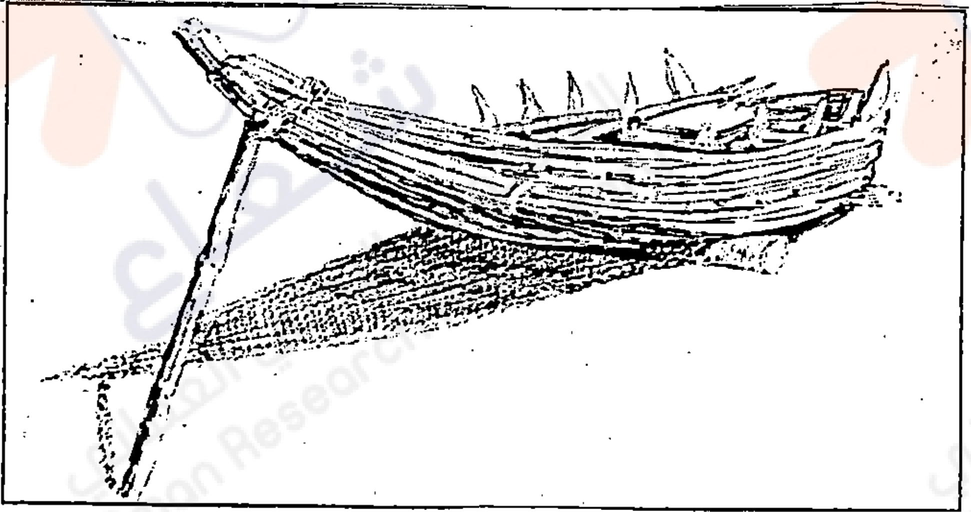


المراكب الحوائرية والخارجية في ميناء



حزمة من قصب الماء صنعت على شكل نصف زورق ، لها مقدمة طويلة معقوفة تمكنها من الإنسياب فوق الماء بسهولة ويسر .

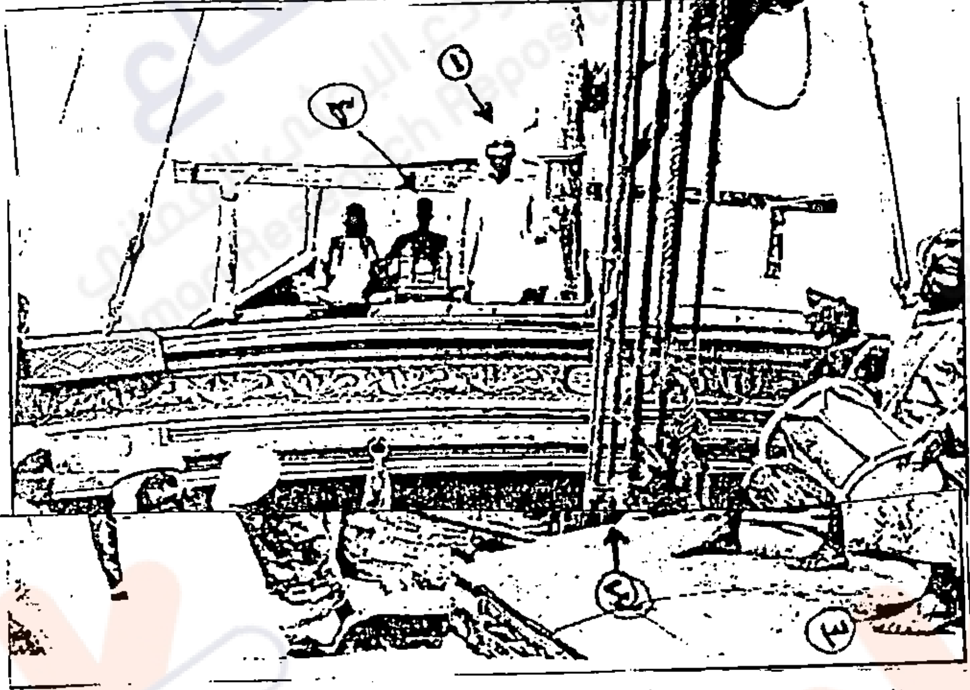
شكل ٤ : المصدر : شهاب ، بحرية عمان التقليدية .



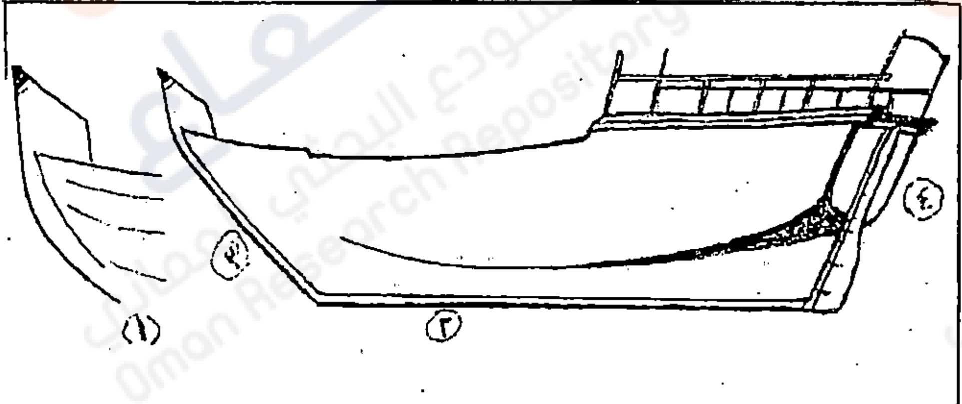
زورق شاشة سحب بعيداً عن الشاطئ وفي مؤخرته سطح من الجريد

شكل ٥ : المصدر : شهاب : بحرية عمان التقليدية .

ساعة الإقلاع : تضرب الطبول لإشاعة الحماس في قلوب البحارة



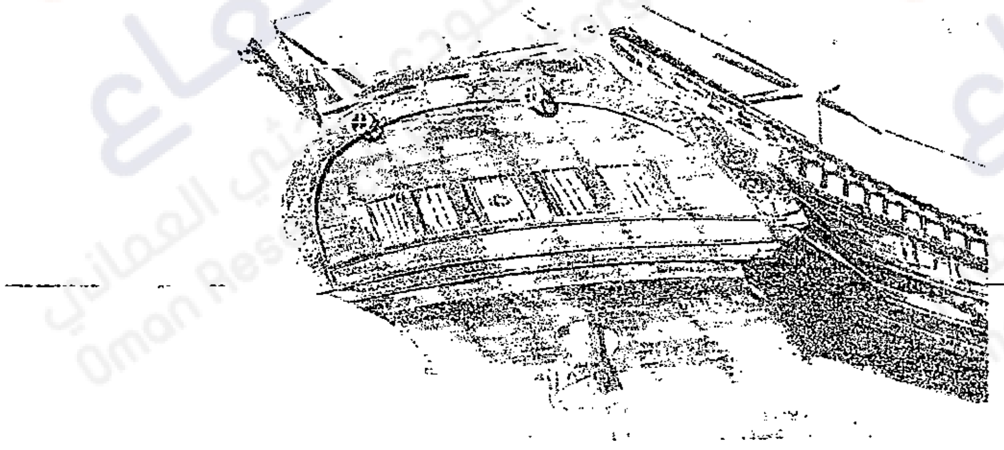
١- الربان ٢- مدير السكان ٣- ضارب الطبل ٤- عود العبيذار على مركب البغلة . شكل ٦ : المصدر : شهاب ، بحرية عمان التقليدية .



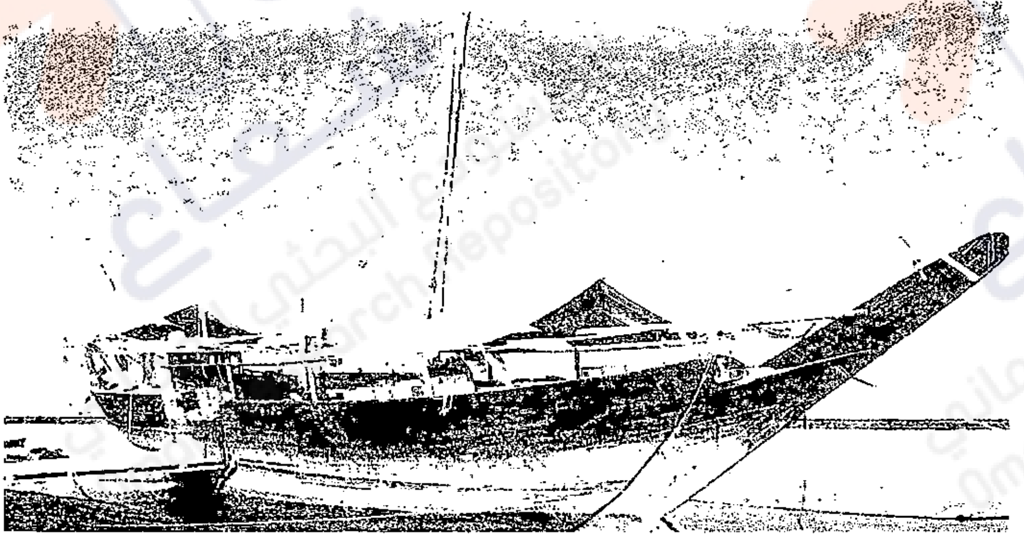
شكل ٧ : هيكل السنبوق العماني والخليجي

١- شعار السنبوق على رأس المقدمة ٢- الهيراب ٣- المقدمة ٤- المؤخرة

المصدر : شهاب ، بحرية عمان التقليدية .



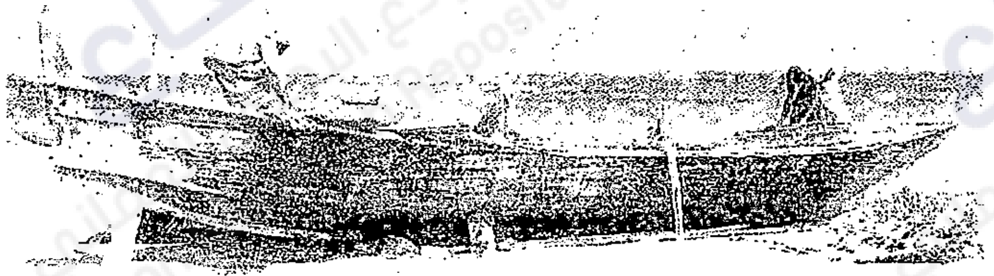
(شكل ١) يوضح سفينة القنجة العمانية) المصدر : عمان وتاريخها البحري



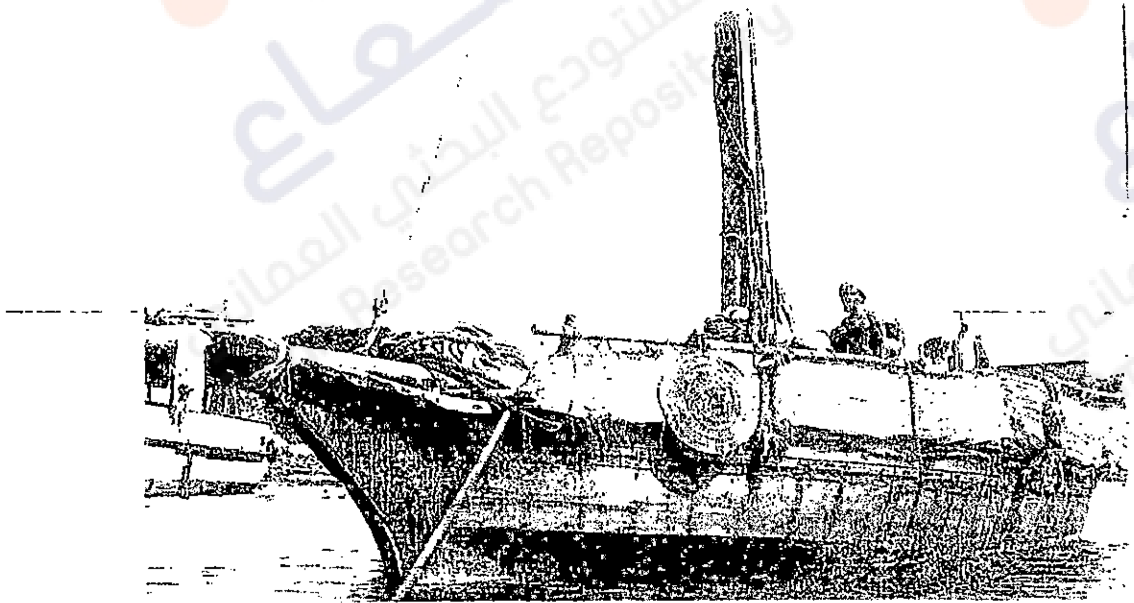
(شكل ٢) سفينة البوم المصدر : عمان وتاريخها البحري



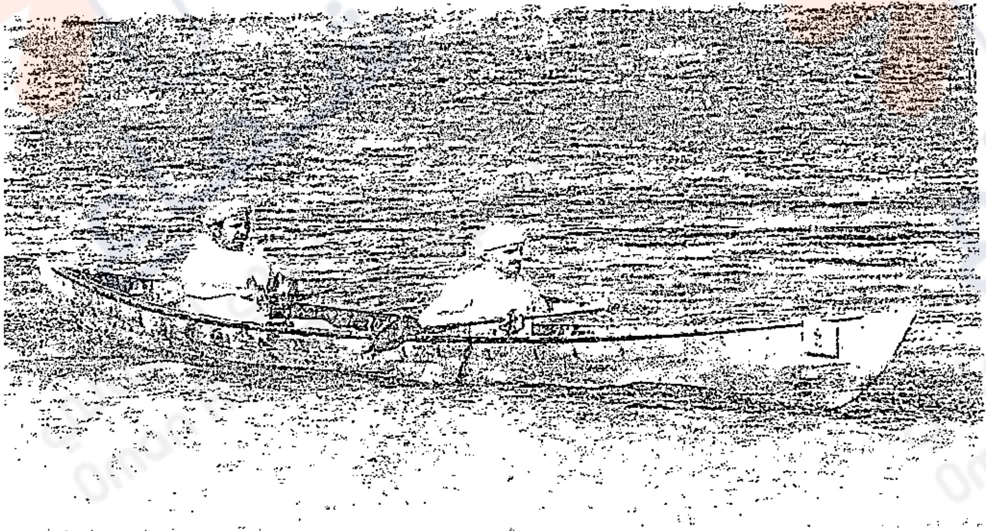
(شكل ٣) مركب الشاشة . المصدر : عمان وتاريخها البحري



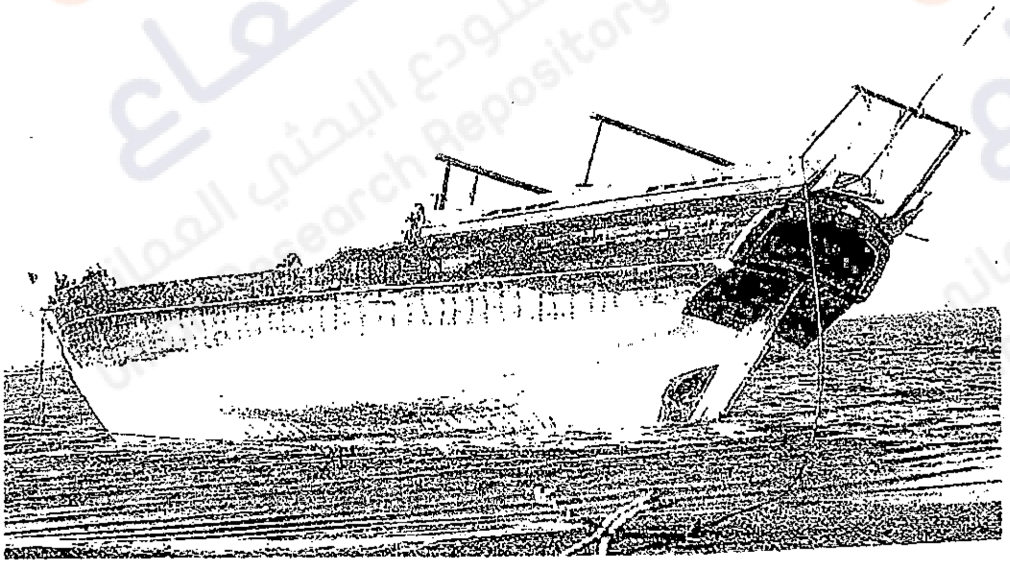
(شكل ٤) مركب البقارة . المصدر : عمان وتاريخها البحري



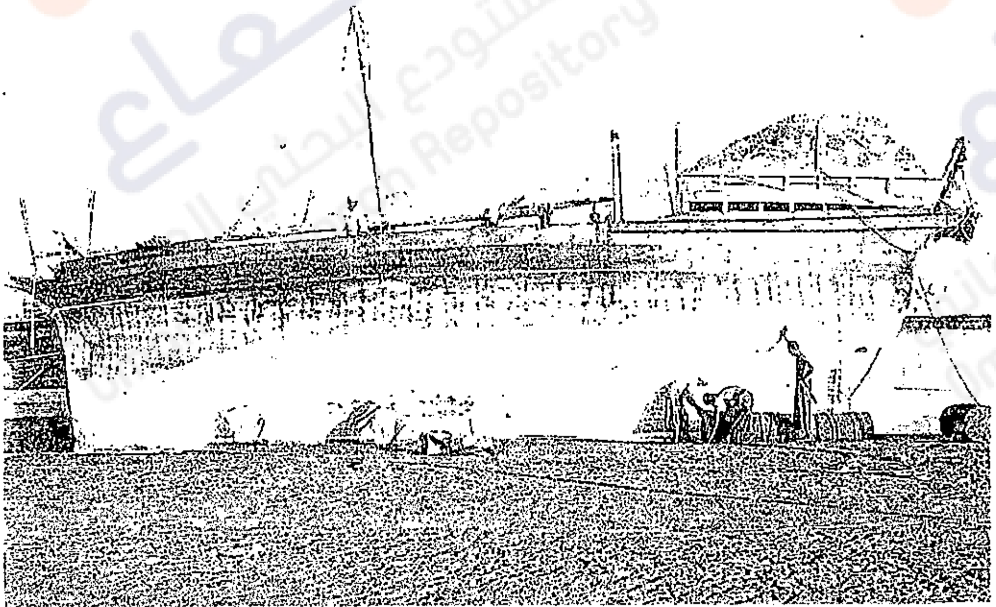
(شكل ٥) سفينة البدن . المصدر : عمان وتاريخها البحري



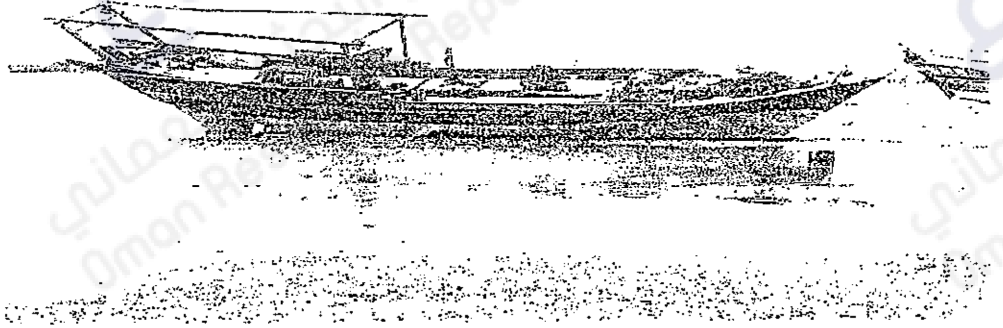
(شكل ٦) مركب الهوري . المصدر : عمان وتاريخها البحري



(شكل ٧) مركب السنبوق . المصدر : عمان وتاريخها البحري



(شكل ٨) مركب أبو بوز . المصدر : عمان وتاريخها البحري



(شكل٩) مركب الشوعي . المصدر : عمان وتاريخها البحري



(شكل ١٠) مركب السنبوق المخيط. المصدر : عمان وتاريخها البحري .

Biblioteca Nacional de Lisboa, colecção Pombàlina COD nº 439 f. 151

(segunda via)

مكتبة لشبونة الوطنية ،مجموعة (مركيز بومبال) المجلد رقم ٤٣٩ ص ١٥١ (نسخة ثانية)

1697, 26 de Janeiro

التأريخ – ٢٦ كانون الثاني عام ١٦٩٧

Carta régia para o vice-rei – é a resposta à carta do vice-rei de 9 de Dezembro de 1695

رسالة من ملك البرتغال الى نائبه في الهند ردا على رسالة هذا الاخير المؤرخة بـ ٩ كانون الاول عام ١٦٩٥

El-rei refere-se à informação dada pelo vice-rei de que a armada portuguesa, que se dirigira ao Estreito de Ormuz, durante toda a sua permanência naquelas paragens não abandonara o Congo, por se dizer que o Arábio iria atacar este porto.

يذكر الملك الخبر الذى بلغه من نائبه بان العمارة البرتغالية كانت قد توجهت الى مضيق هرموز وخلال مكوثها في تلك الديار لم تترك "ميناء" (كنـــك) وهذا لانه كان يقال ان اهل مسقط سيهجمون على ذلك الميناء ..

وثيقة رقم (١) المصدر : الأرشيف البرتغالي ، جامعة السلطان قابوس .

Hormuz, 30th October, 1552

BASRA, HORMUZ, MUSCAT, QISHM

LETTER FROM REX NORDIM TO THE VICEROY OF INDIA

Rex Nordim thanked the Viceroy for the help received.

The powerful turkish attack on the fortress at Hormuz lasted for eleven days.

The Turks, commanded by "Peribeque" and his son "Mamdebeque" succeede in capturing Muscat.

After the siege of Hormuz "Peribeque" went to Qishm island, a place where the rich merchants from Hormuz were robbed.

News from "Lara" and from "Xiraz" indicated that the "Xatamaz was at Turkish lands.

Rex Nordim knew that the Turks who had previously been at Qishm had left and gone to Basra.

Nordim hoped that the Viceroy would try to recapture Basra.

Rex Nordim sent Rex Morado the Viceroy's letter, and advised him to fortify himself against the Turks.

وثيقة رقم (٢) : المصدر : الأرشيف البرتغالي ، جامعة السلطان قابوس .

in a letter from D.Afonso de Noronha to the King of Portugal, 27th January 1552. (35)

... of the capture of al-Qatif (Catifa) and the Island of Morzy ... Antao de Noronha. Reasons of the capture of al-Qatif. Fleet or ... on and help from Moors of Hormuz. Necessity of capturing ... (Bacora) or making friendship and commerce.

... to the capture of al-Qatif (Catifa). The Portuguese decided ... capture al-Qatif because the Arabs had given this city to the Turks.

... Turks want to capture Muscat because it was the biggest port on ... Arabian coast. Fortifications ordered by D.Afonso de Noronha. The ... of Hormuz gave the public revenues to Muscat and Kalhat (Calaiate) ... those fortifications.

... island

... and destruction of the fortress on the island of Morzy by D.Antao ... Noronha.

... thousand moors of Hormuz went with D.Antao de Noronha to capture ... Qatif (Catifa). The commerce with Basra would be profitable to the ... muz custom-house.

... o de Noronha captured two vessels at Basra. The opinion of D. Afonso ... Noronha about Basra was to captura and destroy it or to make peace ... Turks were afraid when the portuguese captured Basra.

وثيقة رقم (٣) : المصدر : الأرشيف البرتغالي ، جامعة السلطان قابوس .

Document 125

MEETING OF 26TH OCTOBER 1631, REGARDING THE NEWS FROM MASCATE, HELP FOR MOMBAÇA AND THE NOMINATION OF DOM FRANCISCO DE MOURA

26th October 1631.

AHG, Assentos do Conselho do Estado, Vol.1, doc. 125, fls.385-389

Proper names: Dom Francisco de Moura, Dom Fr.co de Moura, Dom Fr.co (Dom Francisco de Moura); Count of Linhares; Ruy Freire Dandrade, Ruy Freire (Rui Freire de Andrade); Cam of Xiras (Khan of Shiraz); Xa (Shah); Gonçalo Pinto da Fonsecca, G.° Pinto da Fonsecca (Gonçalo Pinto da Fonseca); Antonio de Faria Machado; Dom Jeronimo Dazevedo (Dom Jeronimo de Azevedo); Dom Felippe de Souza, Dom Felippe, Dom Fellipe de Sousa (Dom Felipe de Sousa); Domingos de Camara de Noronha, Domingos de Camara de N.ra (Domingos de Camara de Noronha); L.ço de Mello Deça, Lourenço de Mello Deça, Lourenço de Melo Deça (Lourenço de Melo Deça); Diogo de Souza de Menezes (Diogo de Sousa de Meneses); Dom Fr.co de Moura (Dom Francisco de Moura);Bishop of Hyerapolis; Imam (Imam of Oman); Dom Alvaro de Castro; Andre Coelho; Dom Bras de Castro; Baltazar Moreira, Baltz.ar Moreira (Baltazar Moreira); Marsal de Maçedo, Marçal Macedo (Marçal de Macedo); Fr.co de Souza Falcão (Francisco de Sousa Falcão); Gaspar Dares; Ant.° Dalmeida, Antonio dalmeida (Antonio de Almeida); Donato de Moraes (Donato de Morais); King of Mombaça; Dom João de Vasconçellos (Dom João de Vasconcelos); Dom Fernando; Dom Rodrigo da Costa.

وثيقة رقم (٤) : المصدر : الأرشيف البرتغالي ، مركز الوثائق والبحوث ، أبو ظبي .

LETTER FROM THE GOVERNOR OF INDIA TO THE KING OF PORTUGAL WITH INFORMATION ABOUT THE WAR AGAINST THE IMÂM OF MASCATE

[Copy]

Goa, 28th January 1653 ANTT, Monções, liv.56, fls. 466-466v

Proper names: Governor of India, Count Almirant; King of Portugal; Imâm of Mascate; Arabio; Antonio de Sousa Coutinho, Antonio de Sousa (António de Sousa Coutinho); Xeque (Shaikh); Luis Correa de Suniga, Suniga (Luis Correia de Suniga); Antonio Lobo da Gama; General Aly; King of Pemba (Pemba Island); Nicolau de Moura de Brito.

Geographical names: Goa; Mascate (Muscate); Cassapo (Khasab); Mombaça (Mombasa); Strait of Ormuz, Strait (strait of Hormuz); India; Percia (Persia); Qeixome Island (Qishm Island); Sermião; Zamzibar (Zanzibar Island).

Subject: Battle with the Arabio outside Mascate bay, construction of fort in Cassapo, distribution of insignias and benefits to dignitaries and aid sent to Mombaça.

Sir

The last Government told Your Majesty, in a letter dated 26th December 1651, about the fleet that was sent to the Strait of Ormuz with Antonio de Sousa Coutinho in charge, and how, after I took over, I thought it appropriate to mention to Your Majesty a few details.

Leaving here last 16th of March after being in the Strait of Ormuz, they had an encounter outside Mascate bay with the overconfident Arabio wanting to

وثيقة رقم (٥) : المصدر : الأرشيف البرتغالي ، مركز الوثائق والبحوث ، أبو ظبي .

LETTER FROM AFONSO DE ALBUQUERQUE TO THE KING OF PORTUGAL ABOUT HIS INTENTION TO GO TO THE RED SEA AND TO CONQUER ORMUZ

Ormuz, 25th October 1514 ANTT, Corpo Cronológico, I-16-80

Proper names: Afomso d'Alboquerque (Afonso de Albuquerque); King of Portugal; Preste Joam (Prester John); Xequ'Esmael (Ismail Shah); Soldam (Sultan); Dom Garcia; King of Narsymga (Viyayanagar); Gaspar Fernamdez (Fernandes); Manoel (Manuel) de Melo; Amtonio da Fomseça (António da Fonseca).

Geographical names: Red Sea; Ormuz, Urmuz (Hormuz); Suez; Meçua (Mitsiwa); Dalaca (Dahlak); Juda (Jedda); Imdia (India); Curia Muria (Kuria Muria); Fartaque (Fartak); Dofar (Dhufar); Xer (Sir); Adem (Aden); Çocotora (Socotra); Cabo de Gardafum (Ras Caseyr); Barbara Crara (Berbera Kerin); Barbora Jezira (Berbera Geeri); Cambaya (Cambay); Calecut (Calicut); Goa.

Subjects: Expedition to the Red Sea. Conquest of Ormuz. Spice trading.

Sir,

I have written another letter advising Your Highness about my determination to get, with the help of God, the Red Sea and Suez for which purpose I plan to stay in Meçua, a port of Preste Joam, to conquer Dalaca and to see what we could do in Juda. So, I have made this plan, as there are many reasons to go to Urmuz and to those lands, because they are very rich and profitable, so we can obtain there the money for the fleet and the men because we need to arrange our financing as the money you sent us is not enough. And so, for this enterprise and because we are afraid from Xequ'Esmael, it is good to do it this way, and so

وثيقة رقم (٦) : المصدر : الأرشيف البرتغالي ، مركز الوثائق والبحوث ، أبو ظبي .

LETTER FROM DOM MIGUEL DE NORONHA, COUNT OF LINHARES AND VICEROY OF INDIA, TO THE KING OF PORTUGAL ABOUT ARRANGEMENTS IN MASCATE AND THE RECAPTURE OF ORMUZ

[Original]

Goa, 17th December 1631 ANTT, Monções, liv.29, fl.147-148, nº76

Proper names: Dom Miguel de Noronha, Count of Linhares and Viceroy of India; King of Portugal; Ruy (Rui) Freire; Dom Francisco de Moura; Cão de Xiras (Kham of Shiraz).

Geographical names: Mascate (Muscat); Ormuz (Hormuz); Mombaça (Mombasa); India; Dio (Diu); Comorim (Cape of Comorim); Arabia; Cape of Rosalgate (Ras al Hadd); Goa; Cambaya (Cambay); Cochim (Cochin); Balagate (Palghat?).

Subject: Expenses of the Mascate fortress and the Strait fleet; recapture of Ormuz and Mombaça.

Sir

Regarding matters in Mascate and Ormuz, it seems I would give a better narration to Your Majesty by sending copies of all the letters which I have received from Ruy Freire and the replies given to them, because duplicating the narratives will make my writing a burden.

I do agree with the opinion that Ruy Freire has given about having a Castilian instead of a Captain in Mascate, and the suggestions that Ruy Freire mentioned to pay those appointed and the need to have three hundred soldiers stationed in that fortress, and many other *lascarins* (native soldiers). Despite this being my opinion, I cannot execute it, the nature of this matter being so great that it should be Your Majesty who decides it.

وثيقة (٧) : المصدر : المقاومة العمانية للوجود البرتغالي في الخليج العربي والمحيط الهندي ، رسالة ماجستير غير منشورة .

PEACE TREATY CELEBRATED BETWEEN DOM JOÃO DE CASTRO, GOVERNOR OF INDIA, AND THE KING OF ADEN

(Copy)

Baçaim, 12th February 1548 — ANTT, Colecção São Lourenço, vol.5, fl. 11-13[1]

Proper names: Dom João de Crasto (Dom João de Castro); Dom João III, King of Purtugal (King of Portugal); Mafamede bem Xeque Aly (Mohammed? bin Shaikh Ali), King of Aden; Xeque Hoonex bem Xeque Aly (Shaikh Hanix [Hanif?] bin Shaikh Ali); Xeque Abedull Jabar (Shaikh Abdul Jabbar); Amyr Duez bem Amede (bin Ahmed); Dom Allvaro (Álvaro de Castro).

Geographical names: Adem (Aden); Baçaim, Baçaym (Vasai); Imdia (India); Moqua (al Mukhā); Xaer (Sir); Arabya (Arabia).

Subjects: Peace with Adem; Battle with the Turks.

Contract signed between the governor Dom João de Crasto and the King of Adem

By the grace of God, I, Dom João de Crasto, serving the very honorable King of Portugal, Dom João, the 3rd of his name, in these parts of Imdia in the fortress of Baçaym as Captain General and Governor, wish that all be informed that a peace and friendship contract had been signed on the 12th day of February of the one thousand five hundred and forty eight years of the birth of Jesus Christ, Our Lord, with the noble King Sultan of Adem, Mafamede bem Xeque Aly, his brothers Xeque Hoonex bem Xeque Aly, Xeque Abedull Jabar and the very distinguished and honourable Amyr Duez bem Ahmede his ambassador and uncle.

وثيقة رقم (٨) : المصدر : الأرشيف البرتغالي ، مركز الوثائق والبحوث ، أبو ظبي .